ANNO II N. 2 RIVISTA MENSILE FEBBRAIO 1918

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

AEROPLANI POMILIO

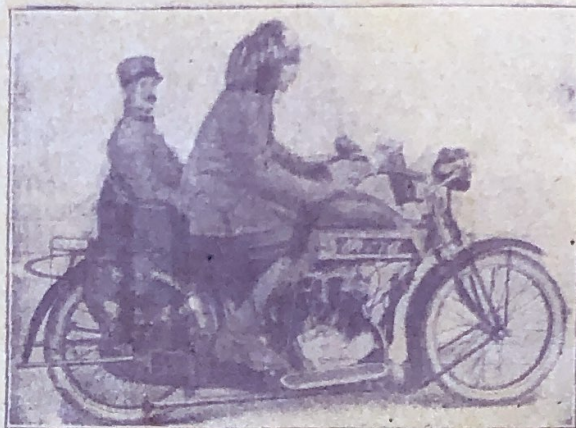
FRERA

MOTO $2\,^3/_4$ - $4\,^1/_4$ HP MONOCILINDRICHE

" 8/10 HP A DUE CILINDRI

PNEUS DUNLOP

LA MAGGIOR FORNITRICE DEL R. ESERCITO ITALIANO

GRUPPO MOTO "FRERA" 8/10 HP NUOVO MODELLO con SIDE-CAR, Modello "ITALIA" già largamente diffuso alla nostra fronte e presso la nostra armata d'Oriente.

A richiesta Catalogo Moto Listino "Side-Cars,, Cicli Militari

Milano - Società Anonima FRERA - Tradate

Liquore finissimo da dessert.

·BITTER· CAMPARI

IMPORTANTE!

Insistete sul nome

CAMPARI

pretendete il

prodotto genuino!

Specialità della Ditta Davide Campari & C. - Milano

Cinque Grandi Premi
Dodici Medaglie d'oro

Come per il Bollettino dell'Associazione ed il periodico "LA SORGENTE,, così per questa nuovissima Rivista Mensile Illustrata del T. C. I. tutti i clichés sono eseguiti dalla Ditta

UNIONE ZINCOGRAFI

PRIMARIO STABILIMENTO DI FOTOINCISIONI D'ARTE

Telegrammi: *Zincunion - Milano*
Telefoni: *21-036 - 21-040*

MILANO
VIA SPONTINI, 5

SPAZZOLE PER TUTTE LE INDUSTRIE

ESPORTAZIONE

RIMONTATURA DI SPAZZOLE

VIA SOTTOCORNO, 50A - Telefono 49-34

STUDIO LEGALE per l'Italia e l'Estero

Via Valadier, 52 (vicino al Palazzo di Giustizia) **ROMA**

Avv. Prof. Michele Franciosa

Cause civili, commerciali e penali. Ricorsi presso la Corte di Cassazione, il Tribunale Supremo di Guerra e Marina, il Consiglio di Stato, la Corte dei Conti, e i Consigli superiori dei Ministeri. Pratiche amministrative. Costituzioni di Società, Mutui, Questioni di diritto internazionale e pratiche presso Ambasciate e Consolati. Omologazione e traduzioni di atti esteri fatte da periti. Pareri e trattazioni d'affari in quattro lingue (francese, inglese, tedesca, spagnuola).

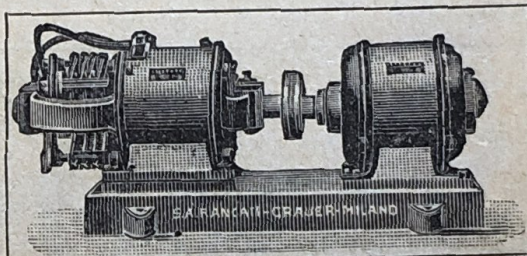
RANCATI-GRAUER SOCIETÀ ANONIMA

Via Panizza N. 6 - **MILANO** - Telefono 40-302

PARIGI - LONDRA - BRUXELLES - ZURIGO

Impianti completi di Officine

Cataloghi a richiesta.

per **NICHELATURA**
RAMATURA
OTTONATURA
ZINCATURA
PIOMBATURA
DORATURA
ARGENTATURA
OSSIDATURA

MACCHINE ELETTRICHE PULITRICI - SMERIGLIATRICI - DINAMO - MOTORI

Prodotti ed articoli per pulire e smerigliare ogni metallo, cuoio, osso, ecc. Vernici per ogni industria. — Impianti completi per verniciatura ad aria compressa. — Stufe: elettriche, a gas e a carbone per uso industriale.

Officina di riparazione di ogni Macchina Elettrica

TRASPORTI INTERNAZIONALI MARITTIMI E TERRESTRI

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: **Via Nizza 30 bis-32 - TORINO**

Succursali a: **MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE**

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio Speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Premiato con diploma di medaglia d'oro all'Esposizione di Torino 1911

Spedizioniere della Real Casa di S. M. la Regina Madre e della Casa di S. A. R. il Duca d'Aosta

FACILITAZIONI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

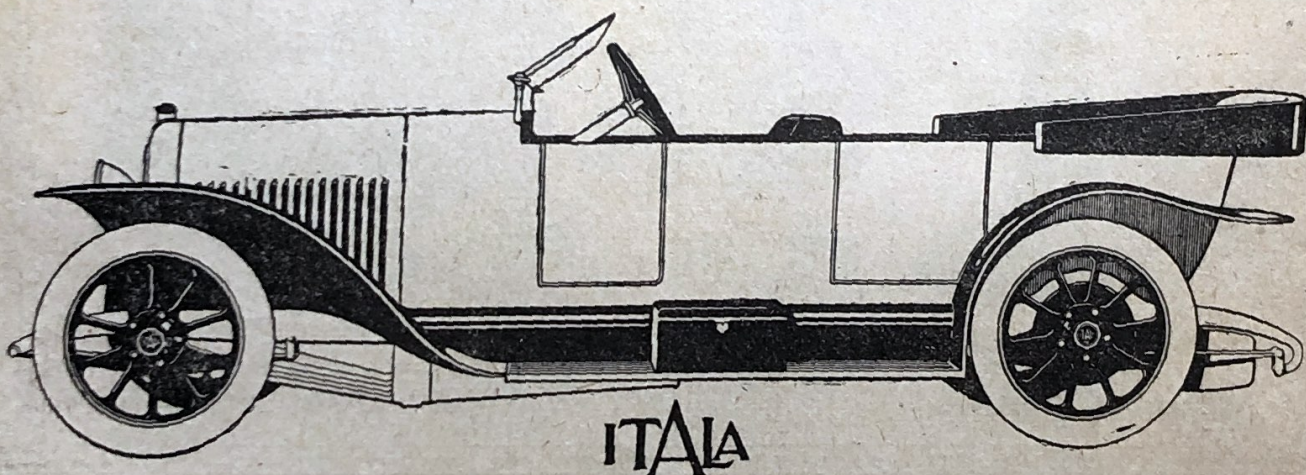
ITALA FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

CHASSIS AVALVE PER GRAN TURISMO

Mod. I - alesaggio 90 m/m corsa 150 m/m
„ II - „ 105 „ „ 150 „
„ III - „ 130 „ „ 160 „

impianto elettrico per illuminazione

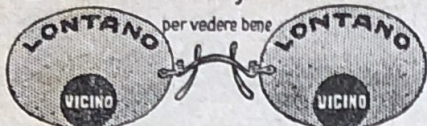
CHASSIS INDUSTRIALI

Tipo 17 - portata kg. 800 (speciale per strade da montagna)
„ 20 - „ „ 1500
„ 15 - „ „ 3000
„ 10 - „ „ 5000

NUOVO MODELLO 39

Motore a 4 cilindri, alesaggio 80 m/m, corsa 130 m/m. Chassis normale e allungato, con due inclinazioni di sterzo, con illuminazione elettrica e messa in moto. Sospensione ottima e specialmente studiata.

ESAME degli OCCHI

LONTANO per vedere bene LONTANO

VICINO VICINO

Catalogo-metodo per esaminarsi la vista gratis a richiesta spedisce

F. VANZINA

Graduate American Optician

MILANO - Piazza del Duomo, 21.

Chiedere Catalogo. Chiedere Catalogo.

Concedesi sconto del 10%, ai soci del T. C. I.

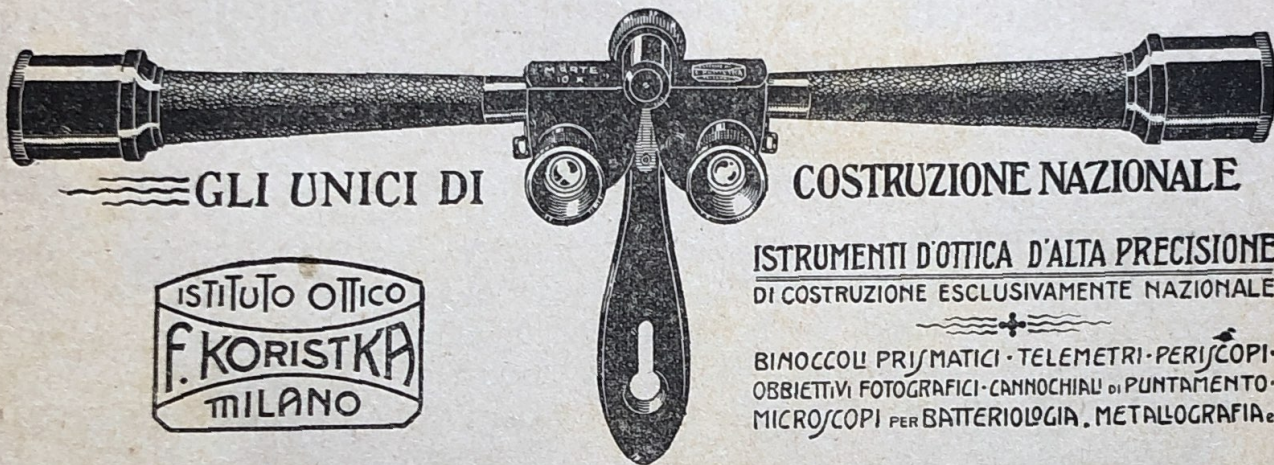
RUSCONI FRASCHINI & C.

MILANO - Via V. Colonna, 16

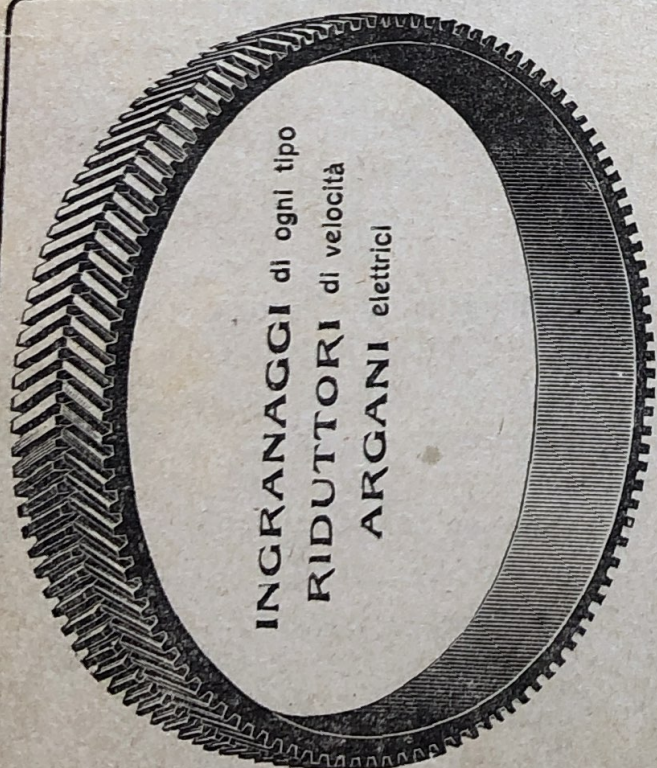
STABILIMENTO per la fabbricazione di **Capsule per bottiglie**, vasi, boccette. — **Stagnole bianche e colorate per cioccolata, confetti, salumi, ecc.** — Capsule dure ed a vite. — Capsule per flaconi e colla liquida. — Stillagocce. — Tubetti di stagno. — Capsulatrici. — lastre di piombo e di stagno. — Placchette latta per botti da vino, olio. — Pirottini di stagno, ecc.

10 Diplomi d'onore - 12 Medaglie d'oro e 10 d'argento alle principali Esposizioni

GLI UNICI DI COSTRUZIONE NAZIONALE

ISTITUTO OTTICO F. KORISTKA MILANO

ISTRUMENTI D'OTTICA D'ALTA PRECISIONE

DI COSTRUZIONE ESCLUSIVAMENTE NAZIONALE

BINOCCOLI PRISMATICI · TELEMETRI · PERISCOPI · OBBIETTIVI FOTOGRAFICI · CANNOCHIALI DI PUNTAMENTO · MICROSCOPI PER BATTERIOLOGIA, METALLOGRAFIA ecc.

Ing. V. FACHINI & C.

MILANO - Viale Magenta, 29

“ILVA”

SOCIETÀ ANONIMA con Sede in GENOVA

Capitale Sociale Lire 34.000.000 - Emesso e versato Lire 34.000.000

Grandi Stabilimenti in BAGNOLI DI NAPOLI con Alti Forni, Acciaieria Martin, Laminatoi

ESERCENTE GLI STABILIMENTI DI:

PORTOFERRAIO — di proprietà dell'«ELBA» Soc. An. di Miniere e di Alti Forni. Capitale L. 33.750.000 interamente versato con Sede in Genova. — Alti Forni per la produzione di ghisa per fonderia e per la produzione dell'acciaio — Acciaieria Bessemer — Forni a Coke — Impianto Elettro Metallurgico per la fabbricazione del Carburo di Calcio, Ferro silicio, ecc.

PORTOVECCHIO DI PIOMBINO — di proprietà della Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Piombino. Capitale Sociale L. 52.000.000 interamente versato Sede in Firenze. — Alti Forni, Acciaieria Martin e Laminatoi con speciale attrezzatura per forte produzione di rotaie e materiale di armamento ferroviario e tranviario di qualunque profilo e dimensione — Officina meccanica — Fonderia — Forni a Coke — Fabbrica di cemento Portland.

SAVONA — di proprietà della Società Siderurgica di Savona. Capitale Sociale L. 30.000.000 - Emesso e versato L. 24.000.000 Sede in Genova. — Grande Acciaieria e Laminatoi specialmente attrezzati per rotaie e relativo armamento di qualunque profilo e dimensione — Lamiere — Profilati Tubi di ghisa e pezzi speciali — Latta.

SESTRI PONENTE — di proprietà della Società Ligure Metallurgica. Capitale Sociale L. 3.000.000 - Emesso e versato L. 1.000.000 con Sede in Genova. — Acciaieria — Laminatoi per profilati — Lamiere — Fabbrica molle, piastre e stecche.

S. GIOVANNI VALDARNO
TORRE ANNUNZIATA .. ..
BOLZANETO .. ..
} di proprietà della Società delle Ferriere Italiane. Capitale Sociale L. 40.000.000 interamente versato con Sede in Roma. — Trafilerie e puntinerie — Acciaierie — Laminatoi e profilati, moiette, piastre, stecche, assali.

GUERRA D'ITALIA

COLLEZIONI DI CARTOLINE ARTISTICHE DA FOTOGRAFIE

Edite dal Dott. Poccianti, per cura dello Stabilim. Ing. Arturo Alinari di Firenze

In vendita nei principali negozi a L. 1.20 la collezione

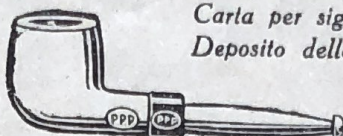
Inviando vaglia di L. 12.- all'Ing. Arturo Alinari si ricevono raccomandate le prime 10 collezioni. - Forti sconti ai rivenditori - 10 % di sconto ai Soci.

Ditta MAURIZIO PISETZKY

PREMIATA FABBRICA PIPE RADICA
:: E ARTICOLI PER FUMATORI ::

VIA DE AMICIS, 21 - **MILANO** - VIA DE AMICIS, 21

Succursale: VIA TOMMASO GROSSI, 8

Vasto assortimento in pipe, bocchini corno, avorio, galalite, ecc., portasigarette argento, metallo, legno. Carta per sigarette JOB-SAVOIA. Deposito delle pipe marca P. P. P.

GROSSISTI
CHIEDETE CATALOGO

Le
GOMME PIENE PER AUTOCARRI
fabbricate da

DUNLOP

sono le più resistenti, le più elastiche, e di gran lunga le più economiche nell'uso.

PRESSE per il montaggio **gratuito** a:

ROMA
MILANO
BOLOGNA
TORINO
BRESCIA
BIELLA

TACCHI DI GOMMA

MARCA STELLA

TIPO GIREVOLE

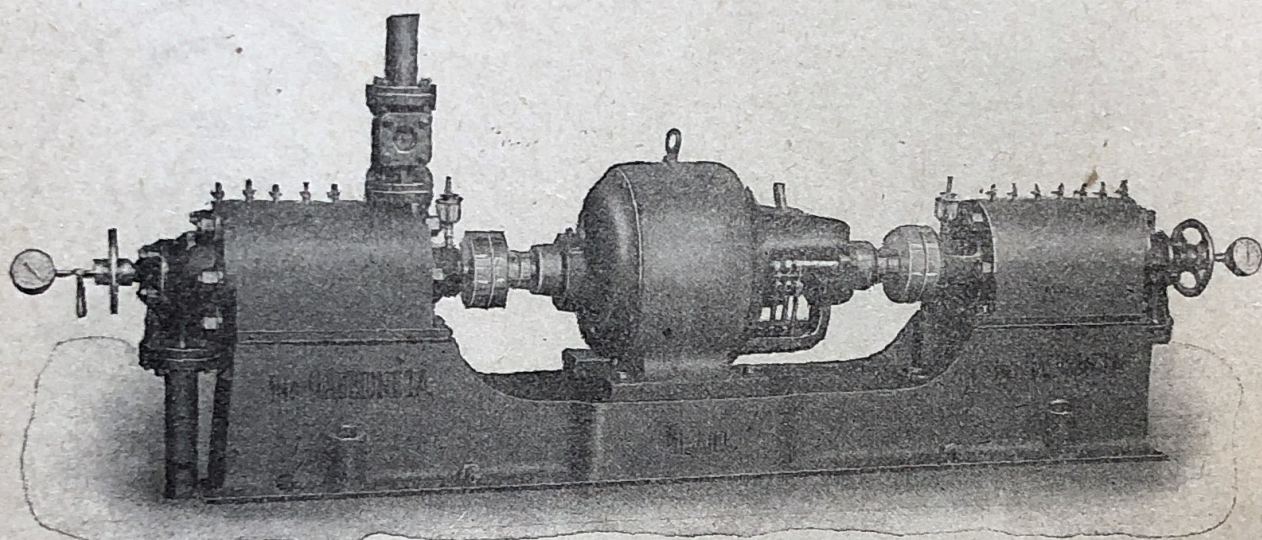
- MILANO

TIPO FISSO

SOMMARIO del Fascicolo di Febbraio 1918. N. 2

Redazione, Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

POMPE GABBIONETA

STABILIMENTO AUSILIARIO

Gruppo idroelettrico eseguito pel Comune di Notaresco (Teramo), per sollevare **diciottomila** litri-ora a **duecentosessanta** metri di altezza, traverso una tubazione lunga tre km. e mezzo, assorbendo soli 22 Kilowatt.

UFFICI DI VENDITA CON DEPOSITO - ESPOSIZIONE

Via Principe Umberto, 10

MILANO

Telefoni: 74-65 — 20-842

Preparate sempre le vostre minestre col solo

BRODO Croce Stella MAGGI

e non sprecate la carne lessandola allo scopo di fare brodo. E tanto cara!

La scatola da 20 Dadi L. 1.20

Il più completo e nuovo assortimento
in Costumi Alpinista e Sports

Scarpe ferrate - Ramponi per ghiaccio a 4, 6, 8 punte - Picozze - Sky - Racchette Slitte - Maglierie non sgrassate - Thermos Articoli alluminio

si trova presso la Sartoria

BIOTTI & MERATI

VIA OSPEDALE, 6 - **MILANO** - TELEFONO: 38-02

Fornitrice: Club Alpino Italiano - S.U.C.A.I. - U.O.E.I.

Specialità per lucidare qualsiasi metallo

MARCA **"OTTOL"**

Flaconi di latta in 2 formati

A. SUTTER - GENOVA

IL RAFFREDDORE GUARITO IN 24 ORE

Le meravigliose tavolette **MAIDA SAK** sono infallibili per guarire rapidamente il Raffreddore e l'Influenza. Calmano prontamente la Tosse, fanno sparire la febbre ed il Mal di Capo, diminuendo *in* pari tempo il catarro e la costipazione. Tenete in casa una scatoletta delle tavolette

MAIDA SAK

e adoperatele al primo sintomo di raffreddore. Vi risparmierete molte sofferenze.

In tutte le buone farmacie L. **1.70** *o* dietro C. V. franco dalla

Farmacia Inglere ROBERTS - Firenze, Via Tornabuoni, 17

SOCIETÀ CERAMICA RICHARD - GINORI

Prima grande Fabbrica Nazionale
di MOLE ABRASIVE a gran fuoco

di ogni qualità - tipo - dimensioni
per **rettificare, affilare** ed altri usi.

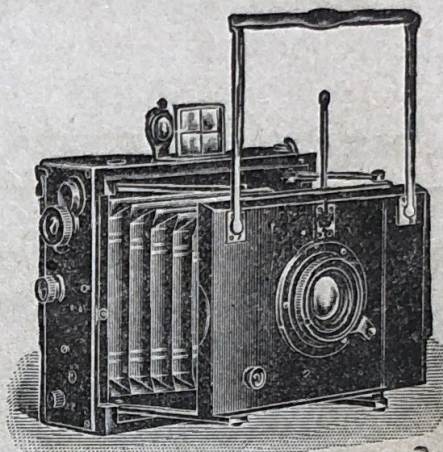
PIETRE AD OLIO di grana fina, media o grossa, in varie forme.

Chiedere lo speciale Catalogo N. 1

alla SOCIETÀ CERAMICA RICHARD-GINORI - *S. Cristoforo* - MILANO

"La Filotecnica"

Ing. A. Salmoiraghi & C. - MILANO

Obbiettivi Anaberranti

GLI UNICI di costruzione Nazionale

Negozi di vendita: MILANO - Piazza Duomo, 25; ROMA - Piazza Venezia, 12

Chiedere Catalogo speciale.

CUSCINETTI A SFERE NAZIONALI

ADOTTATI DALLA R. MARINA DALLE PRINCIPALI CASE D'AUTOMOBILI

Prima fabbricazione italiana di cuscinetti a sfere superiori per materiali e lavorazione ai più pregiati tipi esteri

SFERE DI ACCIAIO

MECCANICA DI PRECISIONE

Uno dei Reparti delle Officine di Villar Perosa.

Cuscinetti a sfere per automobili e per ogni tipo di macchina

Cuscinetti a sfere di grandi dimensioni per sottomarini e trasmissioni

ARMI DA FUOCO

BOSSOLI PER CANNONI

OFFICINE DI VILLAR PEROSA VILLAR PEROSA (PINEROLO)

ANNO II - N. 2 TOURING CLUB ITALIANO FEBBRAIO 1918.

L'abbonamento ai 12 numeri annui è di L. **6,05** (per l'estero L. **9,05**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare.
L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

LE SOCIETÀ ALPINE E GLI ALBERGHI DI MONTAGNA.

Le Società Alpine furono, in Italia, le prime fattrici dell'albergo di montagna. E poichè nel paese nostro il Club Alpino Italiano fu per lunghi anni la sola associazione alpina — e si è poi conservata di gran lunga la maggiore e l'unica nazionale — è suo l'onore di avere, per la prima e con efficacia, propugnate e sostenute le formazioni primordiali alberghiere in montagna.

Chi scorre i primi volumi di quella mirabile serie di relazioni costituita dal Bollettino del C. A. I., vi trova molto di frequente associata la descrizione di una gita o di una ascensione al ricordo piacevole dell'alberghetto ove sostò lo scrittore. Il più delle volte è presentato come ricovero, modestissimo ma abbastanza pulito e tranquillo, mai lussuoso ma sempre ospitale, e dove la rispettosa e cordiale accoglienza creano, allo stanco viandante, un ambiente familiare simpatico, non ultimo coefficiente del suo diletto nel pellegrinaggio.

Il quadretto del pasto frugale, del riposo mentale, del sonno profondo a pugni serrati è ripresentato le cento volte, con sfumature diverse, ma che però vengono tutte da un unico fondo psicologico. Vi è in ogni alpinista, ancor oggi, ma assai più trenta o quarant'anni or sono, un po' del Robinson di elezione, che si toglie volontariamente, per brevissimo tempo, dalle assorbenti abitudini della vita cittadina, dagli affanni di ogni giorno, per dare un tuffo spensierato nella libertà e nell'oblio.

Di proposito, esso s'ingegna perchè tutto giovi a soddisfare, nei pochi giorni di gita, l'intenso desiderio maturato forse per mesi: la ferrovia noiosa, la fatica o i contrattempi dell'ascensione, il bello ed anche il brutto tempo, magari la nebbia al momento del panorama, nella quale, alla peggio, trova o immagina il compenso del solito mare con le solite isole emergenti, ed anche l'alber-

ghetto, ove le stanche membra possono stendersi senza tante preoccupazioni di etichetta, al tepore di un ceppo scoppiettante nel caminone, con un buon bicchiere di vino bollente, con l'oste o l'ostessa faceti e premurosi. L'oste e l'ostessa, non l'albergatore.

***

Il quadretto idilliaco del viandante contento ad ogni costo del suo ospite, è tipico dell'alpinismo. Nè il cacciatore, nè il pescatore, che frequentano anch'essi per necessità i più modesti luoghi nella pianura, nè, tanto meno, il viaggiatore di commercio, considerano con lo stesso occhio osterie, trattorie e piccoli alberghi.

L'alpinista solo, che va al diporto favorito più di rado che il cacciatore o il pescatore, l'alpinista che si trova — dico meglio, che si trovò fino a venti o a trent'anni sono — di fronte al saldo montanaro, rozzo ma ancor puro dalle influenze del piano, l'alpinista deciso a conservare il buon umore — per un po' — in un mondo diverso dal solito, quasi in guisa d'esperimento, a farsi parere un manicaretto la polenta, a rimirare il candore della panna senza vedere gli orli nerastri della lignea ciotola, a dormire imperterrito, avvolto nella coperta, sul fieno, attraverso il quale filtra, dalla stalla sottostante, il puzzo più atroce, l'alpinista — dico — ha per lunghi anni consacrato nelle sue relazioni entusiastiche, ed elevato quasi alla dignità di albergatore, con frasi pittoresche, quasi assimilandolo ad un accessorio della sua diletta montagna, il buon montanaro, che esercisce la piccola osteria degli ultimi, più alti abitati di ogni vallata.

Così si è creata, nella letteratura alpina, e purtroppo si è anche perpetuata — anzi perpetrata — di fatto, sull'Alpe, una dinastia di pseudoalberghi; una corona di stambugi, non dico magnificati, perchè sarebbe esagerare, ma coloriti sino a diventar stucchevoli, dall'aureola un po' falsificata — in buona fede — da occhiali decisamente troppo rosei.

Nè basta. Gli alpinisti, buoni e contenti, amarono propagandare il loro sano e parco piacere: non parlarono genericamente: precisarono luoghi e persone; la lode cadde come benefica pioggia sul tale o tal altro alberghetto, portato, senz'altro suo merito che l'ubicazione e la buona volontà dei conduttori, all'onore della notorietà nel vasto e indulgente campo alpinistico.

***

Così è accaduto che si è creata una tradizione di bastevolezza a questi poveri e primitivi rappresentanti dell'industria alberghiera alpina. Ogni valle ebbe fama per il proprio piccolo santuario: l'uno all'insegna delle lenzuola di bucato fragrante; l'altro dell'acquavite di genziana o del vinetto salato che condiscono il piatto di buona cera. Ne furono costellate specialmente le vallate piemontesi e le valdostane, campo maggiore dell'attività del C. A. I. nei suoi primi decenni: poi questa interpretazione così modesta dell'efficienza alberghiera si diffuse in Lombardia e nel resto delle Alpi.

E così, poco a poco, gli alpinisti dappertutto, con la loro bonomia, anzichè pungere al progresso, adagiarono pacificamente nel sonno i primi osti di cui furono clienti. Un postulato limpido come acqua montana si andò inconsciamente formando nella mente di questi industriali in sessantaquattresimo: tutto va bene.

E gli osti crebbero, purtroppo, a fare degli alberghetti: accanto a questi sorsero, qua e là, sebbene in scarsa misura, anche veri alberghi, ma press'a poco tutti ispirati a linee ultramodeste e soprattutto condotti con idee meschine, con insufficienza di studi, con mancanza di istruttivi confronti. Man mano che l'alpinismo spinse più avanti e più in alto le sue basi, questi poveri alberghi o furono da esso abbandonati, o servirono soltanto da brevi quartieri di sosta: vennero considerati come luogo di semplice passaggio, poco interessanti. Mancò loro lo stimolo e l'aiuto della critica e del consiglio. Le Società Alpine non se ne occuparono: erano per esse strumenti secondari.

Perciò l'azione delle Società Alpine, che destò e va destando a sempre più alti livelli altimetrici sulla montagna la prima vita alberghiera, è senza influenza sull'albergo organizzato. Si arriva quindi ad un'affermazione che sembrerebbe paradossale: che questa stessa influenza benefica nel principio, al di là di un certo limite ha valso piuttosto a mantenere, nelle nostre Alpi, un tenore medio di alberghi assolutamente deficienti.

***

Se gli scopi delle Società Alpine le portano, per la loro stessa natura, a poco preoc-

cuparsi dell'albergo in genere, volgendo l'occhio più naturalmente ai rifugi che esse stesse costruiscono e, un poco più sotto, a tipi di alberghi assolutamente primordiali, dove si possa entrare coi chiodi e la piccozza, togliersi la giacca e farla asciugare al fuoco, se l'alpinista, che si accontenta della baita, ed anche talora la preferisce, può trovarsi a suo agio anche nel più modesto albergo, dove del resto non fa, il più spesso, che passare senza poterne misurare gli inconvenienti, è in altri ambienti, si capisce, che doveva nascere, ed è nata, la spinta al miglioramento degli alberghi di montagna.

Un'azione diretta, tenace, quantunque in complesso, per quanto riguarda la montagna, tutt'altro che fortunata, sviluppò da anni il Touring per il tramite della sua Commissione Miglioramento Alberghi. La sua propaganda trovò ascoltatori più fattivi nelle città che non nelle Alpi. Ivi permane in gran parte la tradizione dell'albergo irrigidito nella situazione in cui si adagiò da troppi anni, perchè non si possa considerare di regresso, rispetto a quanto altrove è accaduto. Ed è singolare che il soffio di vita nuova, che trasformò completamente i dipartimenti delle Basse e delle Alte Alpi, del Delfinato e della Savoia in Francia, tutta la Svizzera, tutto il Trentino, l'Alto Adige e l'Ampezzano, cioè quattro quinti della cerchia alpina esterna o non nostra, non abbia portato alcun progresso entro i nostri confini, salvo dove si crearono centri alberghieri, sia pure di bassa montagna, ma che non hanno alcun carattere alpino, dovuti all'influenza di grandi città, specialmente Torino e Milano e dei laghi.

***

Ma da anni, all'estero, si è verificato un fenomeno che ha rapporti diretti con l'alpinismo, tale da suggerire, anche per l'Italia, alle Società Alpine, una cooperazione molto più attiva alla propaganda del Touring. Si verifica ora il fenomeno, divenuto sui versanti esterni delle nostre Alpi grandioso, del bisogno per gli amanti della montagna, alpinisti o simpatizzanti, di veri alberghi di soggiorno molto confortevole, ad altitudini non eccessive e sottostanti a quella zona nella quale i nostri alpinisti esercitarono di preferenza la loro influenza. Il fenomeno è quello dello *sport* invernale: parola usata in un senso tecnico impreciso, poichè comprende, oltre i soggiorni dovuti a scopi specificamente sportivi, anche quelli fatti semplicemente per ritemprare le forze col riposo, la tranquillità ed i vantaggi igienici della montagna d'inverno.

Nel numero scorso delle *Vie d'Italia* il dott. Gerelli ha parlato di questo argomento, accennando alle iniziative assunte dal Touring e rimaste press'a poco infruttuose rispetto all'assetto invernale degli alberghi alpini. La folla di italiani che cerca e trova in Isvizzera il soggiorno invernale, dimostra come, se tra noi vi fossero alcuni albergatori che coraggiosamente avviassero la stagione invernale, di preferenza in gruppo ma, alla peggio, anche isolatamente, perdurando anche solo pochissimi anni in un servizio inappuntabile, una larga clientela sarebbe loro tosto assicurata, alla condizione di offrire agli italiani gli stessi vantaggi e lo stesso trattamento offerti dagli svizzeri e con prezzi press'a poco uguali.

Bisognerebbe che avessero il coraggio di mantenere i loro prezzi per alcuni anni di seguito, così come fanno, con senso non so se più onesto o più abile, gli svizzeri. In sostanza, essi dovrebbero copiare puramente e semplicemente l'organizzazione fatta colà, con sufficiente larghezza, con polso fermo e con leale ed acuta concezione dei rapporti che debbono intervenire fra clientela ed albergatore.

Nessuno dei nostri albergatori ha purtroppo inteso le cose così: anche dove fra di noi si sono creati dei centri, sia pure modestissimi, di un certo movimento invernale, questi hanno carattere precario, per lo più festivo: grande affluenza domenicale e basta, o tutt'al più grande affluenza quando si determinano brevi periodi in cui la neve offre le migliori condizioni agli sciatori. Il pubblico di questi centri si adatta come càpita càpita. In taluni siti, per l'economia, si accontenta di trattamenti del tutto insufficienti e disagiati: in altri paga, sebbene a malincuore, anche più di quanto gli si dà, perchè — dice — si tratta di 24 o di 48 ore. Ma tutto ciò che ha carattere stabile, il vero soggiorno quindicinale o anche di un mese o più, sfugge all'albergatore italiano e va in Isvizzera. I suoi conti sono mal fatti, la sua pochezza di coraggio, la meschinità dei mezzi posti in opera, gli procurano l'insuc-

cesso. È veramente incredibile che nessuno degli alberghi importanti e dei medii si sia organizzato opportunamente.

Tuttavia potrebbe darsi che la guerra, che ha dato tempo di meditare a tanti albergatori, che ne darà dell'altro — purtroppo — e dalla quale tanti usciranno con maturato un pensiero vivificante e minaccioso: rinnovarsi o morire, sia per mutare questo stato di cose. Creerà una più salda unione nella propaganda fra le Società Alpine e il Touring e a darne occasione il Touring penserà subito con opportuni inviti amichevoli alle Società sorelle. Creerà altresì, o dovrebbe, negli albergatori, la convinzione che il tempo perduto può essere ora ripreso almeno in parte, perchè le troncate abitudini di emigrazione, le innumerevoli situazioni nuove nate nelle famiglie dall'ecatombe avvenuta, lo spirito di italianità acceso da tanti sacrifici, la visione del bisogno che abbiamo di fare da noi, favoriranno, anche in questo campo particolare, la scelta del « prodotto italiano ».

***

Ma questo « prodotto italiano » essi devono pure, da oggi, imparare a servirlo, sotto pena di perdere un'occasione che non ritornerà.

I nostri albergatori di montagna sono in arretrato di un trentennio sul cambio dei loro stabili, che certo non potrebbe farsi ora, e nella trasformazione cui essi avrebbero dovuto cooperare dei dintorni dell'albergo, così come hanno perduto questo tempo prezioso le amministrazioni locali.

Tutto ciò non si potrebbe improvvisare ora, ciò è pacifico.

Ma si può improvvisare — cominciando, per esempio, in un paio di centri per ogni anno — la stazione invernale, per la quale basta l'elementare organizzazione del riscaldamento centrale e quella dei servizi e un coordinamento delle comunicazioni. Un paio di centri all'anno, in luoghi di alberghi di buona costruzione, dove abbondi la neve, adatti per i terreni circostanti, si potrebbero avviare con sforzi limitati e sicurezza di successo economico, purchè tutto fosse bene studiato.

È sorprendente che le pochissime e del resto minuscole organizzazioni tentate, lo sono state in luoghi non adatti allo svernamento. La forma del terreno, l'esposizione, l'abbondanza e la stabilità della neve non sono state considerate come elementi fondamentali! Non si è riflesso ai motivi, d'altronde ovvii, pei quali, all'estero, di due centri alberghieri prossimi, uno ad esempio si dà con grande successo alla stagione invernale, e l'altro se ne guarda bene come da una grande passività.

L'esame tecnico delle condizioni in cui potrebbe svolgersi la nostra industria invernale è precisamente il punto ove si possono incontrare gli interessi degli albergatori e del turismo e l'azione del Touring e delle Società Alpine.

Quale maggiore competenza di quella degli alpinisti nel trascegliere accuratamente i luoghi che l'esperienza loro indica come sicuramente adatti al soggiorno invernale e dove già, possibilmente, si trovino degli alberghi, per indicarli ad una competenza di diverso ordine, quella della Commissione pel Miglioramento degli Alberghi del T. C. I. onde dalle due parti si prema sugli albergatori per invogliarli a organizzarsi?

Per questi alberghi vorrebbe dire il raddoppiamento della stagione, la vittoria su quella principale ragione di inedia: la brevità della stagione, che più di tutto viene deplorata dagli albergatori. Vorrebbe dire, per essi, la possibilità di risorgimento economico anche estivo, cioè il principio, per essi, di un'era nuova. Vent'anni or sono non esistevano, in Isvizzera, che rari centri di svernamento, i più di carattere essenzialmente terapeutico. Cominciamo anche noi, una buona volta, il ventennio della nostra resurrezione!

***

Il fenomeno economico svizzero ha raggiunto uno sviluppo imponente che dovrebbe lusingare i nostri albergatori. Forse esso finirà per tentare, se essi non si decidono al passo tanto facile dell'istituzione di stazioni invernali, qualche banca o consorzio di capitalisti, i quali naturalmente si guarderebbero bene dall'approfittare di stabili vecchi

e ne farebbero di nuovi nei migliori luoghi di collocamento. Così ne verrebbe per i ritardatari oltre il lucro perduto un dànno emergente.

I dati riferibili all'inverno 1914-15 sono tali da invogliare albergatori e banchieri. Le stazioni di soggiorno e di diporto invernale furono, in quell'anno, nella sola Svizzera e contando solo quelle regolarmente iscritte alla Associazione degli Albergatori, le seguenti:

CANTONE DEI GRIGIONI.

Andeer	alberghi N.	2	letti N.	144
Arosa	» »	16	» »	875
Bergün	» »	1	» »	150
Campfer	» »	2	» »	170
Celerina	» »	1	» »	200
Coira	» »	5	» »	380
Davos	» »	34	» »	2550
Flims	» »	2	» »	135
Klosters	» »	5	» »	531
Lenzerheide	» »	2	» »	300
Lenzerheidesee	» »	2	» »	86
Maloja	» »	3	» »	375
Mühlen	» »	1	» »	64
Parpan	» »	1	» »	70
Pontresina	» »	11	» »	1418
Samaden	» »	3	» »	233
San Maurizio	» »	26	» »	3338
Sils-Maria	» »	1	» »	120
Silvaplana	» »	3	» »	234
Spluga	» »	1	» »	70
Thusis	» »	4	» »	195
Tiefencastel	» »	1	» »	22
Zuoz	» »	2	» »	194

CANTONE DI GLARIS.

Glaris	» »	1	» »	70

S. GOTTARDO.

Ambri-Piotta	» »	3	» »	188
Andermatt	» »	6	» »	545

SVIZZERA CENTRALE.

Engelberg	» »	9	» »	1490
Rigi-Kaltbad	» »	1	» »	100
Stoos sul Brunnen	» »	1	» »	135
Zoug Guggithal	» »	1	» »	60
Zugerberg-Felsenegg	» »	1	» »	120

CANTONE DI ZURIGO.

Zurigo Dolder	» »	1	» »	90
Zurigo-Rueschlikon	» »	1	» »	40

OBERLAND BERNESE.

Adelboden	» »	11	» »	1033
Beatenberg	» »	6	» »	605
Goldiwil	» »	1	» »	60
Griesalp	» »	1	» »	115
Grimmialp	» »	1	» »	130
Grindelwald	» »	13	» »	1200
Gstaad	» »	7	» »	710
Kandersteg	» »	5	» »	740
Lauterbrunnen	» »	2	» »	178
Lenk	» »	2	» »	185
Mürren	» »	3	» »	429
Saanen	» »	1	» »	35
Saanenmöser	» »	1	» »	70
Wengen	» »	11	» »	973
Zweisimmen	» »	4	» »	240

GIURA.

Ballaigues	» »	1	» »	140
Le Pont	» »	1	» »	120
Les Rasses	» »	2	» »	238
Mont-Soleil	» »	1	» »	45
S.te Croix	» »	1	» »	70
Weissenstein	» »	1	» »	95

CANTONE DI VAUD.

Caux	alberghi N.	4	letti N.	505
Château d'Oex	» »	7	» »	484
Chesières-Villars	» »	2	» »	212
Corbeyrier	» »	1	» »	60
Glion	» »	5	» »	570
Gryon	» »	2	» »	150
La Comballaz	» »	1	» »	48
Les Avants	» »	4	» »	370
Le Sèpey	» »	1	» »	40
Leysin	» »	6	» »	750
Mont Pélerin	» »	3	» »	420
St. Cergue	» »	1	» »	195
Villars sull'Ollon	» »	4	» »	648

CANTONE DI NEUCHÂTEL.

Les Brenets	» »	1	» »	25

CANTON VALLESE.

Champéy	» »	1	» »	330
Lens	» »	1	» »	40
Montana	» »	3	» »	179
Morgins	» »	2	» »	220
Sierre	» »	1	» »	100
Vermala	» »	1	» »	70

Complessivamente, dunque, 74 stazioni, con 281 alberghi aperti, con 27.520 letti!

Le stazioni savoiarde, senz'essere altrettanto numerose, pure hanno molta importanza. Ne cito una sola, Chamonix, che nell'inverno '14-15 aveva otto alberghi con 1219 letti.

E non soltanto crescono di numero queste stazioni, ma aumentano sempre i loro impianti sportivi. Ricordo Andermatt di quindici anni or sono privo di ogni cosa, e Andermatt di tre anni or sono, con *chilometri* di piste, con almeno un'ottantina di residenti italiani (milanesi e romani, specialmente) e... *con undici franchi di pensione nel migliore albergo, tenuto dalla cantina al solaio a 18 gradi sopra, quando fuori erano altrettanti sotto zero*. Ma ancora doveva essere una cuccagna per l'albergatore, perchè per tre mesi non una camera fu vuota.

L'accrescimento di dotazione sportiva delle stazioni invernali svizzere si rileva facilmente dallo specchio che segue:

Stations pour sports

Altitude mètres	Lieu	Luge	Patinage	Ski	Hockey	Curling	Bobsleigh	Ice-Run
	Cant. des Grisons.							
979	Andeer				—	—	—	—
1815	Arosa							—
1364	Bergün				—	—		—
1820	Campfer				—	—	—	—
1724	Celerina						—	—
596	Coire				—	—	—	—

Altitude mètres	Lieu	Luge	Patinage	Ski	Hockey	Curling	Bobsleigh	Ice-Run
	Suisse Centrale							
1560	Davos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1102	Flims	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
1209	Klosters	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1480	Lenzerheide	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1510	Lenzerheidesee	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1817	Maloja	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1461	Mühlen	✓	—	✓	—	—	✓	—
1511	Barpan	✓	—	✓	—	—	✓	—
1803	Pontresina	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1728	Samaden	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
1856	St. Moritz	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1797	Sils-Maria	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
1816	Silvaplana	✓	✓	✓	—	—	—	—
1450	Splügen	✓	—	✓	—	—	—	—
730	Thusis	✓	—	✓	—	—	—	—
884	Tiefencastel	✓	—	✓	—	—	✓	—
1542	Valbella	✓	✓	✓	—	—	✓	—
1712	Zuoz	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
	Canton de Glaris.							
481	Glaris	✓	✓	✓	—	—	—	—
	Gothard.							
1000	Ambri-Piotta	✓	✓	✓	—	—	✓	—
1444	Andermatt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1023	Engelberg	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1433	Rigi-Kaltbad	✓	✓	✓	—	—	—	—
1298	Stans sur Brunnen	✓	—	✓	—	—	—	—
428	Zoug-Guggithal	✓	—	✓	—	—	—	—
954	Zugerberg-Felsenegg	✓	—	✓	—	—	✓	—
	Cant. de Zurich.							
590	Zurich-Dolder	✓	—	✓	—	—	✓	—
434	Zch.-Rüschlikon	✓	✓	✓	✓	—	—	—
	Oberland Bernois							
1357	Adelboden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1150	Beatenberg	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
950	Goldiwil	✓	—	✓	—	—	—	—
1510	Griesalp	✓	✓	✓	—	—	—	—
1260	Grimmialp	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1057	Grindelwald	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1060	Gstaad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1169	Kandersteg	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
800	Lauterbrunnen	✓	✓	✓	—	—	—	—
1070	Lenk	✓	✓	✓	—	—	—	—
1636	Mürren	✓	✓	✓	—	—	—	—
1021	Saanen	✓	✓	✓	—	—	—	—
1281	Saanenmöser	✓	✓	✓	—	—	—	—
1275	Wengen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
980	Zweisimmen	✓	✓	✓	—	—	✓	—
	Ct. de Neuchâtel							
876	Les Brenets	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Jura.							
877	Ballaigues	✓	✓	✓	—	—	—	—
1012	Le Pont	✓	✓	✓	—	—	—	—
1183	Les Rasses	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
1250	Mont-Soleil	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1091	Ste-Croix	✓	✓	✓	—	—	—	—
1300	Weissenstein	✓	—	✓	—	—	—	—
	Canton de Vaud.							
1121	Caux	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
961	Château-d'Oex	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1210	Chesièr.-Villars-Arveyes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1000	Corbeyrier	✓	✓	✓	—	—	✓	—
1189	Diablerets	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
700	Glion	✓	✓	✓	—	—	✓	—
1122	Gryon	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
1351	La Comballaz	✓	—	✓	—	—	✓	—
979	Les Avants	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1000	Le Sépey	✓	—	✓	—	—	—	—
1440	Leysin	✓	✓	✓	—	—	✓	—
1084	Mont Pélerin	✓	✓	✓	✓	—	✓	—
1043	St. Cergue	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1275	Villars sur Ollon	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Canton de Valais.							
1052	Champéry	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1139	Lens	✓	✓	✓	—	—	—	—
1410	Loèche-les Bains	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1520	Montana	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
1314	Morgins	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
540	Sierre	✓	✓	—	—	—	—	—
1680	Vermala	✓	✓	✓	✓	✓	—	—
	Val. de Chamonix							
1033	Chamonix	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—
1370	Le Planet sur Argent.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—

Queste notizie devono essere ben meditate dai nostri albergatori. Certo il nostro clima non si presta a uno sviluppo così grandioso, come quello svizzero. Ma anche di quest'industria si può dire come di tante altre: se non ci sarà dato di toccare l'apice, potremo però sfruttare ugualmente con larghezza una fonte di lucro fino ad ora trascurato.

Io auguro che se fra poco un'azione convergente delle Società Alpine, in particolare del C. A. I., e del Touring, metterà sott'occhio, ai più direttamente interessati, con dati pratici sicuri, i luoghi meglio preconizzati per stazioni invernali, possa da questo punto di partenza incominciare la rinascita alberghiera della nostra montagna, ora così deserta.

L. V. BERTARELLI.

NEW-YORK DI NOTTE.

LE BELLEZZE TURISTICHE NELL' AMERICA DEL NORD

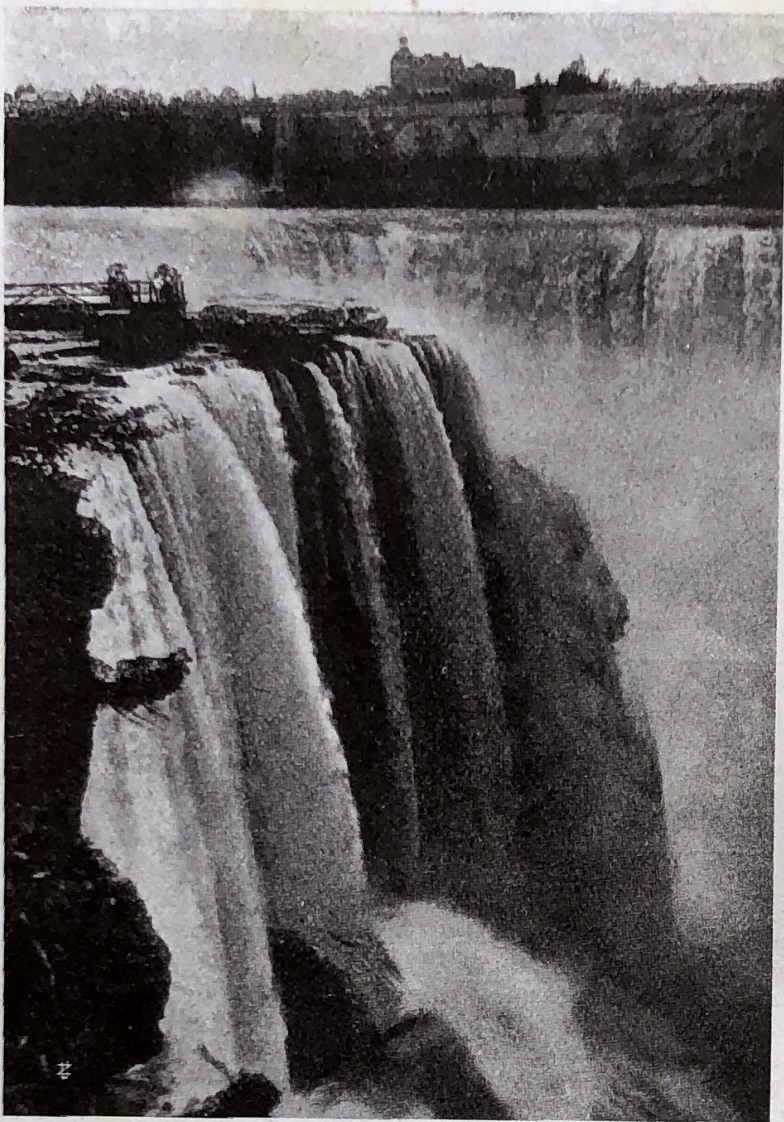
I nostri lettori conoscono già, nelle sue linee generali, la interessante monografia di Pierre Chabert sul turismo americano, scritta per incarico del Governo francese, dopo un soggiorno di quattro mesi negli Stati Uniti e nel Canadà (vedi Le Vie d'Italia, *anno I, fasc. 2 e 3). Uno dei capitoli più importanti di tale relazione è senza dubbio quello dedicato alle « Régions touristiques et leur organisation », in cui lo Chabert pone, con mano maestra, il quadro suggestivo delle bellezze pittoresche del paesaggio americano, mentre esamina, con finissimo spirito di osservatore esperto, l'organizzazione così caratteristicamente americana che è stata fatta, e che si va sempre più perfezionando, per lo sfruttamento turistico di tali bellezze. È utile e opportuno che i nostri lettori conoscano anche questo capitolo della relazione Chabert, e ciò, a parer nostro, per due ragioni: perchè se ne può concludere che, in quanto a bellezze pittoresche e naturali, l'Italia è sempre la Regina del Mondo, e perchè si può imparare che potremmo anche noi, con vistosi risultati finanziari, porre in valore i tesori della nostra terra, solo che sapessimo organizzare il turismo attraverso il nostro Paese.*

SECONDO le saghe scandinave, un norvegio, chiamato Laef, partito nel 1002 dall'Islanda per la Groenlandia, spinto dai venti in direzione di mezzodì, prese terra ad una spiaggia ch'egli chiamò Vinland, a cagione delle viti selvatiche ivi trovate. Altri avventurieri scandinavi vi approdarono più tardi e vi fondarono colonie che disparvero subito.

Col nome di *Antiquitates septentrionales rerum ante columbiarum in America,* un dotto scandinavo, Carlo Cristiano Rafn, espose le indagini sue intorno allo scoprimento dell'America per opera dei Normanni.

Secondo lui, il danimarco Gardai scoprì

ITALIA COLOMBO S. U. A.

UN SUGGESTIVO DISEGNO PUBBLICATO DALLA RIVISTA AMERICANA "LIFE„ NELL'ORA DEL NOSTRO PIÙ GRANDE DOLORE.

NIAGARA: CASCATA A FERRO DI CAVALLO DA GOAT ISLAND.

l'Islanda nell'863 e, 11 anni dopo, la colonizzò il norvegio Ingolf con famiglie illustri che vi fondarono una repubblica fiorente.

Di là spinsero la navigazione e nell'817 Gruun Biorn vide le coste montane della Groenlandia, ove nel 986 fu stabilita una colonia.

Adamo di Brema, cronista del secolo XI, e le tradizioni conservate nei codici normanni, principalmente in Islanda, attesterebbero questi fatti. Ivi è detto che a Vinland, il giorno più breve era di nove ore, il che lo collocherebbe alla latitudine di 41°, 24', 10", che è precisamente la situazione dei tre promontori che chiudono la baia di Mount-Hope.

Ma mentre tutto ciò dovrebbe essere saggiamente incluso nel ciclo fantasioso delle saghe, John Bigelow nella sua magistrale opera: *United States of America*, volgarizzata in Italia da Cesare Cantù nel 1863, afferma che «*fa mestieri appagarsi di assegnare il primo arrivo di europei nel Paese degli Stati Uniti, intorno a cinque anni dopo la scoperta delle Indie occidentali per opera di Cristoforo Colombo*».

Nel 1497, il veneziano Giovanni Caboto salpò da Bristol con una nave, di cui Enrico VII gli aveva affidato il comando. Il 24 giugno scoperse una terra che egli percorse in direzione di ovest per miglia e miglia, sbarcando in diversi punti per alzarvi le bandiere di Inghilterra e di Venezia. L'anno appresso, suo figlio Sebastiano salpò anch'esso da Bristol, con due navi, per cercare a nord-ovest un passaggio verso la Cina.

Opponendogli i ghiacci una barriera insormontabile, navigò dalla parte del sud ed avanzò fino alla baia di Chesepeake.

Amerigo Vespucci, secondo il dotto F. A. De Varnhagen, nella sua notizia dedicata ad Alessandro Humboldt, avrebbe riconosciuto il Mississipì, e raggiunta la Florida, si sarebbe portato sino all'estremità meridionale di questa penisola verso la fine d'aprile del 1498. Da questo punto, egli deve aver navigato nel canale di Bahama e continuato a costeggiare ancora tutta la costa degli Stati Uniti per più di 30 giorni, fino a quando, dopo una navigazione di 13 mesi, nel mese di giugno giunse non lungi da un porto che il grande navigatore fiorentino disse il migliore del mondo. Questo porto non poteva essere che l'interno del golfo di S. Lorenzo.

La critica più severa è d'accordo, infatti, nel riconoscere che Vespucci esplorò dal golfo del Messico sino alle più estreme spiagge settentrionali degli Stati Uniti.

Conferma preziosa di ciò è data dalla lettera scritta il 23 dicembre del 1506 a Burgos, da Gerolamo Vianello alla Signoria di Venezia (pubblicata nel 1839 dall'Humboldt):

«*El venne qui do navili de la India de la portione del re mio signore li qual furono a discoprir patron Zuan Biscaino et Almerigo Fiorentino, li qual soño passati per ponente he garbino lige 800 di la dela insula spagnola che e de le forze de Hercules lige*

2000 et hanno discoperto terra ferma, che chusi judichano siche 200 de la, de la Sp. trovorno terra e per costa scorsono lige 600, ne la qual costa trovorno un fiume largo in bocca lige 40 e furono supra el fiume lige 150 nel qual sono molte isolette habitate da Indiani. Vivono generalmente de pessi mirabilissimi, erano nudi. Dopoi tornarono per la costa di detta terra lige 600, onde se scontrorno in una canoa di indiani che a ñro modo e come uno zopello de uno pezo de legno... Lo archepiscopo (doveva essere quello di Rosano, il celebre vescovo di Burgos, Fonseca) *torna a spazar dicto do capetanei con 8 navili con 400 homeni molto ben forniti d'armi, artigliarie* ».

GROTTE FORMATE DAL VENTO ALLA CASCATA DEL NIAGARA.

Il fiume dalle 40 leghe di bocca non può essere che il Mississipì.

Verso la fine del 1523 Francesco I di Francia commise al fiorentino Giovanni Verrazzano di esplorare la costa Nord-Americana. Dopo un fortunoso tragitto di 50 giorni, Verrazzano prese terra nelle vicinanze di Wilmington (Carolina del Nord), ma non vi trovò nessun porto favorevole.

Ritornato verso il nord, avanzò fino alla Nuova Scozia, e fermossi per alcun tempo nei porti di New York e di New Port, che troviamo descritti nel racconto del suo viaggio.

Per le scoperte di Giovanni e Sebastiano Caboto, l'Inghilterra conservò delle pretensioni sull'America del Nord, le quali covarono quasi un secolo senza essere abbandonate, finchè sotto il regno di Elisabetta si ebbero tentativi di un vasto colonizzamento.

Noi abbiamo inteso deliberatamente, di far precedere il capitolo che lo Chabert dedica, nella sua monografia sul turismo americano, alle «*Régions touristiques et leur organisation*» da questa rapida corsa attraverso la storia dei primi esploratori dell'America del Nord. E ciò per due ragioni. La prima, perchè il relatore francese, nel trattarlo per l'insegnamento della Francia, lo svolge puramente nel rispetto tecnico. E quando egli ci parla delle migliori e magnifiche bellezze pittoresche del paesaggio americano, non rievoca, neppur incidentalmente, il nome degli audacissimi pionieri italiani che per i primi ammirarono e descrissero quelle superbe bellezze; la seconda perchè nel momento, fierissimo più d'ogni altro mai, che la Patria attraversa, venga ricordato ai generosi figli di Washington e di Lincoln che l'aiuto ch'essi stanno per portarci, è offerto non solo a coloro che insieme con gli altri alleati sono i sostenitori della più sacra tesi umana poggiante sugl'ideali eterni della giustizia e indipendenza dei popoli; non solo ai connazionali di colui che per sublime altruismo giustamente venne chiamato *cavaliere dell'umanità*, ma anche ai figli di coloro che con audacia leggendaria seppero compiere le più grandi imprese della storia umana, i discendenti dei Colombo, dei Caboto, dei Verrazzano, dei Vespucci che, scoprendo ed esplorando per i primi il continente americano, raddoppiarono il mondo.

E dopo ciò riassumiamo le impressioni e i giudizi del relatore parigino.

Le bellezze naturali — base principale del turismo — non offrono negli Stati Uniti quella continua varietà e quelle attrattive pittoresche che presentano in Europa, specialmente in Francia, dice lo Chabert, cui ci permettiamo di rammentare che, per universale riconoscimento, tale primato è aggiudicato all'Italia.

Il territorio della grande Confederazione è costituito, infatti, da una immensa pianura che solo ai margini si trasforma e si abbellisce. Le grandi regioni turistiche sono pertanto separate fra loro, e dai grandi centri abitati, da enormi distanze, superabili solo con viaggi interminabili in ferrovia. « *Supposons par exemple* — osserva giustamente il relatore — *que les parisiens, pour aller à la montagne, fussent obligés d'atteindre le Caucase, tel est à peu près l'espace que les americains de l'Est ont à franchir pour gagner les Rocheuses* ».

ANCHE IN AMERICA NON MANCANO GLI ESEMPI DI EROSIONI GIGANTESCHE NELLE ROCCE SEDIMENTARI.

Si aggiunga che le strade sono pochissime e che il grande industrialismo tende a fare scomparire, col sottoporle a sfruttamento minerario ed idraulico, le località più pittoresche ed attraenti, e si avrà la spiegazione del perchè l'organizzazione turistica agli Stati Uniti sia di data relativamente recente. Ma gli americani si accorsero ben presto delle difficoltà che ostacolano il costituirsi di una grande industria turistica nel loro paese e non mancarono di adottare provvedimenti atti a superarle.

Il turismo nel nuovo continente offre due grandi attrattive che invano si cercherebbero in Europa: le immense solitudini nel loro stato primitivo ed i fenomeni naturali più strani. Gli americani intesero che tali bellezze dovevano essere tutelate. Regioni immense, disabitate, dove il fascino della natura è più forte per la bellezza grandiosa e strana del paesaggio, vennero dichiarate *parchi nazionali* e sottratti ad ogni coltivazione. In tali regioni nulla deve essere toccato: la natura vi è abbandonata a se stessa.

Sarebbe oltremodo interessante di esporre con quali intelligenti provvedimenti le bellezze naturali americane siano state sottratte ad un malinteso sfruttamento, e siano divenute, perciò, il centro di un'importantissima industria turistica. La opportunità di tutelare le bellezze naturali delle Nazioni è stata apprezzata anche in Francia, dove il Touring Club, prima della guerra, ha svolto un'efficace propaganda per la creazione di parchi nazionali che, se non destinati a competere con la immensità e la grandiosità selvaggia di quelli americani, concorressero almeno a conservare intatti gli elementi pittoreschi, la flora e la fauna delle regioni più notevoli e più caratteristicamente nazionali (1).

Il Touring Club Francese riuscì così, d'accordo con l'amministrazione delle acque e delle foreste, a creare sulle Alpi il parco nazionale della Berarde, ed a costituire una società per l'incremento dei parchi nazionali.

Il movimento turistico provocato in America dalla costituzione dei parchi nazionali è notevolissimo. Si considera che circa 500.000 americani siano costantemente in movimento da una regione turistica all'altra per nove mesi dell'anno. Una parte notevole di questa popolazione nomade si recava prima della guerra in Europa, dove si tratteneva dal maggio al settembre. Attualmente, rese difficili dallo stato di guer-

(1) Quest'articolo era già in tipografia quando siamo venuti a conoscenza di un progetto per un Parco Nazionale nell'Abruzzo. La cosa merita la più simpatica attenzione: ritorneremo sull'argomento (*N. d. R.*).

ra le comunicazioni fra i due continenti, i viaggiatori che prima si recavano in Europa, si dirigono durante l'estate verso le montagne del Colorado e del Canadà e verso i parchi nazionali della California.

Il più frequentato dei parchi nazionali è Yellowstone Park. Si calcolano a 100.000 i turisti che ogni anno vi passano alcune settimane di vacanza. Ma tale cifra salirebbe di molto, ove si dovesse tener conto delle persone che comprendono il parco di Yellowstone nel loro viaggio turistico e vi fanno una breve visita. Secondo gli americani, questo parco rappresenta il *non plus ultra* della bellezza sulla terra. Ma i visitatori europei espressero, al viaggiatore francese in missione turistica, un giudizio non altrettanto entusiastico intorno al famosissimo Yellowstone Park: « *Poussière et sapins, voilà ce que l'on trouve dans cette Suisse americaine, où des mauvaises routes et des carrioles rudimentaires s'entendent pour vous casser les reins* ». « *Les hôtels véritables caravanserails* ». « *La cuisine, toujours la même, pas mauvaise, jamais meilleure* ».

ATTRAVERSO IL CANYON DI KATMAI, DAI PIÙ BASSI PENDII DEL MONTE OMONIMO.

E con tutto ciò, un americano che si rispetti considera il parco Yellowstone come la parte più pittoresca del mondo, a petto della quale la piccola Svizzera non è che uno sbiadito e trascurabile ricordo. Ma soggiunge subito con elegante malizia lo Chabert: « *Il y avait en effet un pittoresque qu'on n'y rencontre plus: tous les ans, dans le Yellowstone, des bandits masqués, le revolver au poing, arrêtaient les caravanes des voitures et vidaient les poches des voyageurs, après quoi il disparaissaient dans le desert où on ne les retrouvait jamais* ».

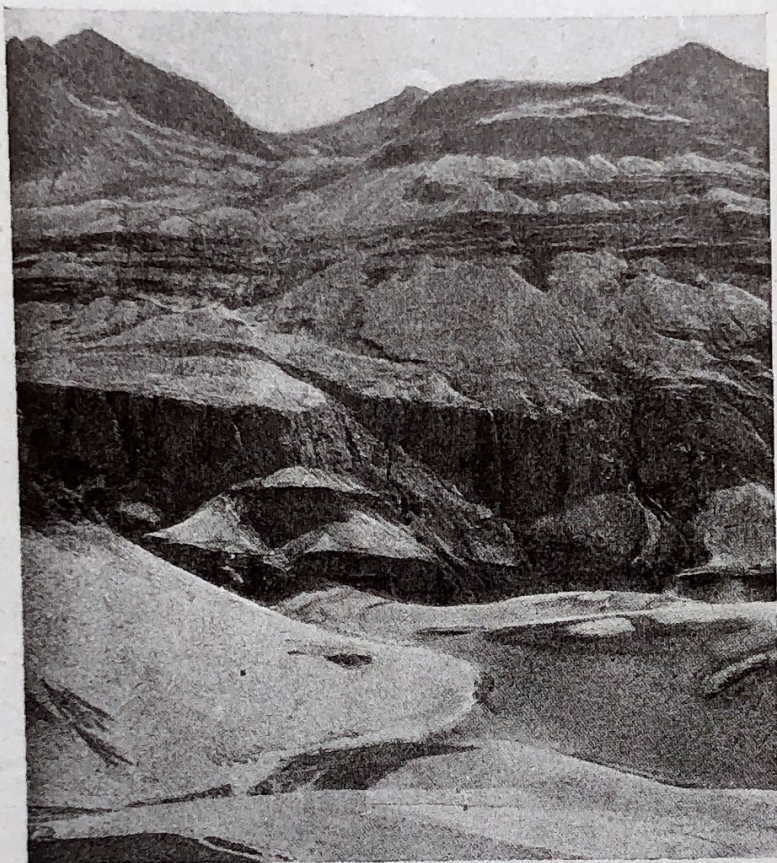
Oltre al parco Yellowstone, è notevole il *Glacier National Park* situato ai confini dello stato di Montana e del Canadà. Il *Glacier Park*, che offre magnifiche escursioni ed è ricco di località meravigliose, viene visitato ogni anno da 70.000 viaggiatori.

Come abbiamo più sopra accennato, nel territorio americano si presentano fenomeni naturali che per la loro bellezza e rarità sono tali da attirare un numero grandissimo di visitatori.

Le cascate del Niagara, i *canyons* e le foreste dell' Orizona con gli alberi giganti quali la *Sequoia Washingtonia* — attraverso i cui tronchi formidabili furono praticati dei *tunnels* per il transito di vetture — i *geisers* fantastici con i loro prodigiosi getti di acqua bollente, capolavori incomparabili della natura, furono tuttavia sottoposti ad un razionale sfruttamento turistico.

In America tutto è eccessivo come il clima, e se il piacere del viaggiare si dovesse misurare alla stregua delle meraviglie suscitate da tutto ciò che è eccezionale, è certo che le attrattive degli Stati Uniti e del Canadà sarebbero senza rivali.

Ma noi domandiamo ai viaggi ben altre impressioni. Domandiamo qualche cosa che l'America non possiede.

Le cascate del Niagara, celebri nel mondo intiero, furono a grande stento tolte, e solo in parte, allo sfruttamento industriale. Vi si accede comodamente per mezzo di linee ferroviarie e tramviarie e sono annual-

CARTA DEL PROGETTATO PARCO NAZIONALE DI MAC KINLEY: ALASKA.

mente visitate da oltre un milione di turisti. La massima parte dei quali consacra a questa visita solo qualche ora. Ma quanti sacrifici non seppero fare le società ferroviarie per attirare questa folla! Tra le altre la *New York Rail Road* non ha esitato a spendere, per un lungo periodo di tempo, la somma di 1.250.000 lire all'anno, pur di attrarre l'attenzione del pubblico sulle cascate del Niagara, le Adirondachs, le Casskill Fountains, le Mille Isole, Montréal, Québec, Toronto.

Il grande *canyon* dell'Orizona è fra i numerosi *canyons* il più conosciuto. Bisogna convenire che noi non abbiamo nulla di simile. Immaginate una profonda e lunga fessura aperta nelle montagne del Colorado, dalle pareti azzurre, verdi o rosse, a seconda del corso del sole. Per dare un'idea della profondità di questa valle unica e meravigliosa, basti il dire che per raggiungere a cavallo la parte più bassa di essa occorrono molte ore, e che, dal belvedere che domina l'insieme delle gole, si distinguono appena, nel fondo, le famose rapide del Colorado. Per raggiungere il grande *canyon* è necessario servirsi della ferrovia.

Si può conoscere, pertanto, con esattezza il numero dei visitatori. Nel 1914 ben 30.000 persone soggiornarono talora varie settimane negli alberghi e nelle ville vicine; e 175.000 hanno consacrato una giornata alla visita del grande *canyon*.

Si può esser sicuri che queste cifre nel 1915 furono raddoppiate. Era, infatti, in quell'anno quasi impossibile di ottenere dalla *Santa Fè Rail Road Company*, che sola serve il grande *canyon*, i posti per i vagoni letto; e talora era necessario di attendere settimane intere per avere i biglietti ordinari.

***

Nelle vicinanze della pianura centrale degli Stati Uniti non mancano regioni turistiche prossime alle località industriali.

Negli Stati del Nord e nel Canadà il fiume Hudson e le regioni dei laghi, offrono luoghi deliziosi. Inoltre il Canadà ha formato un parco nazionale che non ha nulla da invidiare a quelli degli Stati Uniti ed ha organizzato ottimamente la pesca sui fiumi e sui laghi, la caccia e l'alpinismo nelle Montagne Rocciose.

Notevolissimo è il numero dei viaggiatori che a bordo di lussuosi battelli percorrono la incantevole discesa dell' Hudson, da Albany a New York, e di quelli che compiono la traversata del fiume Saint Laurent attraverso «Le Mille Isole» ed i vastissimi laghi Superiore, Ontario, Michigan, Huron, Eriè, Champlain, fino a Quebec. Per attirare questa folla di visitatori, le Compagnie compiono notevoli sacrifici: la *Richelieu And Ontario Navigation Co.*, annuncia nei suoi bilanci di avere speso L. 1.250.000 di pubblicità per la sola città di Quebec.

UNA SCENA DEL PARCO NAZIONALE DI YELLOWSTONE.

Moltissimi escursionisti, amanti della pesca, soggiornano anche lungo le rive occidentali dell'isola di Vancower. Da qualche anno, poi, si disegna un grande movimento verso la penisola della Alaska. Il viaggio richiede due o tre giorni da Seattle. In quelle regioni si ammirano le montagne di ghiaccio, il sole a mezzanotte, e si vede da vicino la rude vita dei cercatori d'oro.

* * *

Whymper, il celebre alpinista inglese, il vincitore del Cervino, ha scritto che le Montagne Rocciose del Canadà rappresentano cinquanta Svizzere. Nulla di più esagerato, osserva lo Chabert. Certamente niente è più grandioso dello spettacolo che si presenta al viaggiatore che percorra le regioni da Vancower a Calgery. Per due giorni il treno segue vallate profonde, costeggia cime coperte di neve e di ghiaccio, fiancheggiate da baratri paurosi, nei quali spariscono rumorosamente spumeggianti cascate.

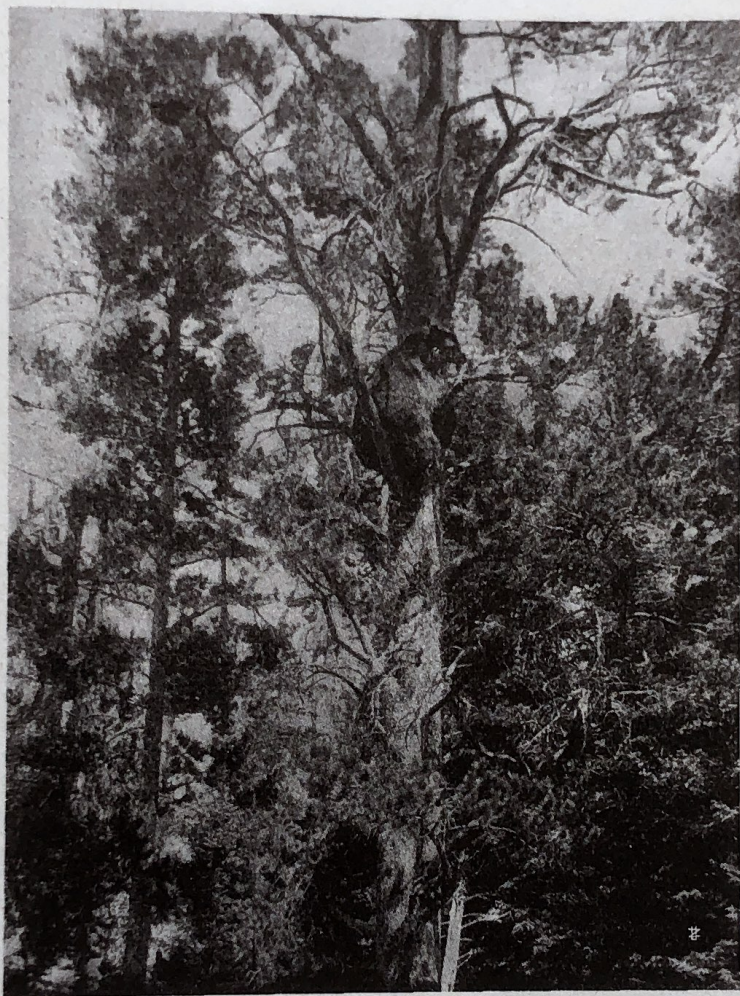
Dovunque immense foreste ed una solitudine impressionante.

Nelle nostre Alpi, a qualsiasi altezza si giunga, si trova sempre qualche segno di vita. Nelle Rocciose, invece, la impressione dell'isolamento e dell' abbandono più di ogni altra cosa colpisce il viaggiatore. Sforzi formidabili sono stati compiuti per avvicinare alle Montagne Rocciose la marea dei turisti. Apertura di strade, costruzioni di capanne tra i monti, vari di battelli sui laghi più lontani. Ai conduttori di alberghi sono stati offerti gratuitamente il trasporto di materiali, e, per molti anni, parimenti gratuito il trasporto delle provviste.

La stazione più frequentata della regione è Banff, punto culminante della *Canadian National Park*, costituita dal Governo Canadese. I visitatori di Banff e dei suoi dintorni sono numerosissimi.

Nella stagione 1914-15 furono quasi 70.000, e si valuta che tra il 1910 e il 1914, nella regione *Canadian National Park*, siano stati spesi dai turisti stranieri 80 milioni di lire. Aggiungendo a questa cifra le spese fatte dai turisti canadesi, il traffico dell'intera regione, ha superato nel suddetto periodo la somma di 130 milioni di lire.

* * *

Il numero dei viaggiatori che si recano a soggiornare dal gennaio al marzo nelle regioni della Carolina e della Florida — qua-

CARATTERISTICO PAESAGGIO NEL PROGETTATO PARCO NAZIONALE DI MAC KINLEY : ALASKA.

lificate come le *Riviere Americane* — sale a 200.000.

Dal 1914 in poi i ricchi americani, non potendo recarsi con facilità in Europa, hanno sostituito alla Costa Azzurra ed a Pau, la Costa d'Argento, le stazioni che si sgranano sulle rive del golfo del Messico: Pinehurst, Aiden, S. Agustin, Armond, ecc.

Un movimento notevole si è anche accentuato verso le Antille, i canali di Panama, le Bermude, l'America del Sud, ecc.

« Ma non è il caso d'allarmarci — interviene subito il rappresentante della Francia turistica — per la concorrenza che la Florida può esercitare sulle nostre meravigliose riviere. Laggiù tutto è piatto e monotono. Invano vi si cercherebbe la meravigliosa cornice delle Alpi ».

Le ragioni di conforto che il signor Chabert trova per la Francia pittoresca valgono anche, e forse con onesto vantaggio, per quelle magnifiche della nostra impareggiabile Italia.

***

Certo più interessante è il Colorado. La catena delle Rocciose, con le sue cime che talora superano i 4000 metri, vi si svolge maestosa ed attrae sempre più la folla dei turisti.

Strade eccellenti percorrono la regione, ferrovie di un'arditezza inverosimile raggiungono altezze vertiginose e portano alle cave d'oro. Particolarmente interessante è la ferrovia che conduce da Colorado-Springs a Salt-Lake City, attraverso le celebri Royal Gorges, e raggiunge, dopo un percorso meraviglioso, lo spartiacque delle Rocciose al passo di Tennessee (110.240 piedi).

Queste attrattive vanno richiamando sempre più, verso il lontano est della Confederazione, un numero sempre maggiore di viaggiatori.

Maggior folla si dirige verso il sud della California che, con lo Yellowstone Park e con la Florida, è fra le regioni più visitate degli Stati Uniti.

Da S. Francisco a S. Diego tutte le stazioni che si affacciano alla riva del grande Pacifico sono frequentatissime da visitatori. A Del Monte, a Ponterey, Santa Barbara, Passadona, Los Angeles, Riverside, si vedono lunghe teorie di famiglie al completo. Innumerevoli viaggiatori si affrettano a quella curiosa isola Catalina, dai meravigliosi giardini sottomarini, che potete a vostro agio ammirare attraverso il fondo trasparente dei battelli che vi trasportano nella baia: è una visione unica di conchiglie, di mostri, di polipi, di felci, dai colori e dalle foglie più strane, che vi si presenta attraverso acque limpidissime e profonde.

Più di 200.000 persone soggiornano durante la stagione estiva nella California, bellissima tra le belle regioni degli Stati Uniti.

UNA MAGNIFICA TEORIA DI "GRATTACIELO", ERETTI DALLA NATURA NELLA CATENA DELL'ALASKA.

***

Tutto agli Stati Uniti — insiste il signor Chabert — è eccessivo e contrastante quanto il clima e la natura che vi offrono i loro estremi. Ed eccessivo vi è anche il piacere del lavoro. Ma, dopo il loro lavoro intenso sino al parossismo dalla mania del progresso, gli americani desiderano immergersi nella vita naturale primitiva: forse sentono la nostalgia dei grandi spazi, dove la esistenza è avventurosa, e dove i loro padri ed essi stessi sono vissuti in passato. La libertà della prateria, i pericoli, le grandi caccie fantastiche degli indiani, ecco ciò che amano di godere in quella forma particolare di turismo che è il campeggio, vale a dire il semplice accampamento dei primi viaggiatori.

Le vaste estensioni selvagge e disabitate si prestano a meraviglia a questa forma di turismo. Ma gli americani la applicano dovunque vogliono veramente godere della natura, essere liberi dagli obblighi mondani, dalle stazioni alla moda, trovare un antidoto completo alla vita intensiva di affari. Oggi il campeggio è un elemento notevole del turismo americano.

Nelle regioni che attirano i turisti si trovano accampamenti perfettamente organizzati. Ricordiamo che nelle Rocciose, e specialmente in Yoho Valley, vi sono accampamenti della *Canadian Pacific Railway*, a Sea Girt il Campo Ground, nel *Glacier National Park* vi è un curioso accampamento indiano.... dovunque è facile affittare tende perfettamente arredate, capaci di ospitare intere famiglie. I prezzi variano: una grande tenda ottimamente ammobiliata, capace di sei persone, costava, tempo addietro, nel *Glacier Park*, 500 lire la settimana.

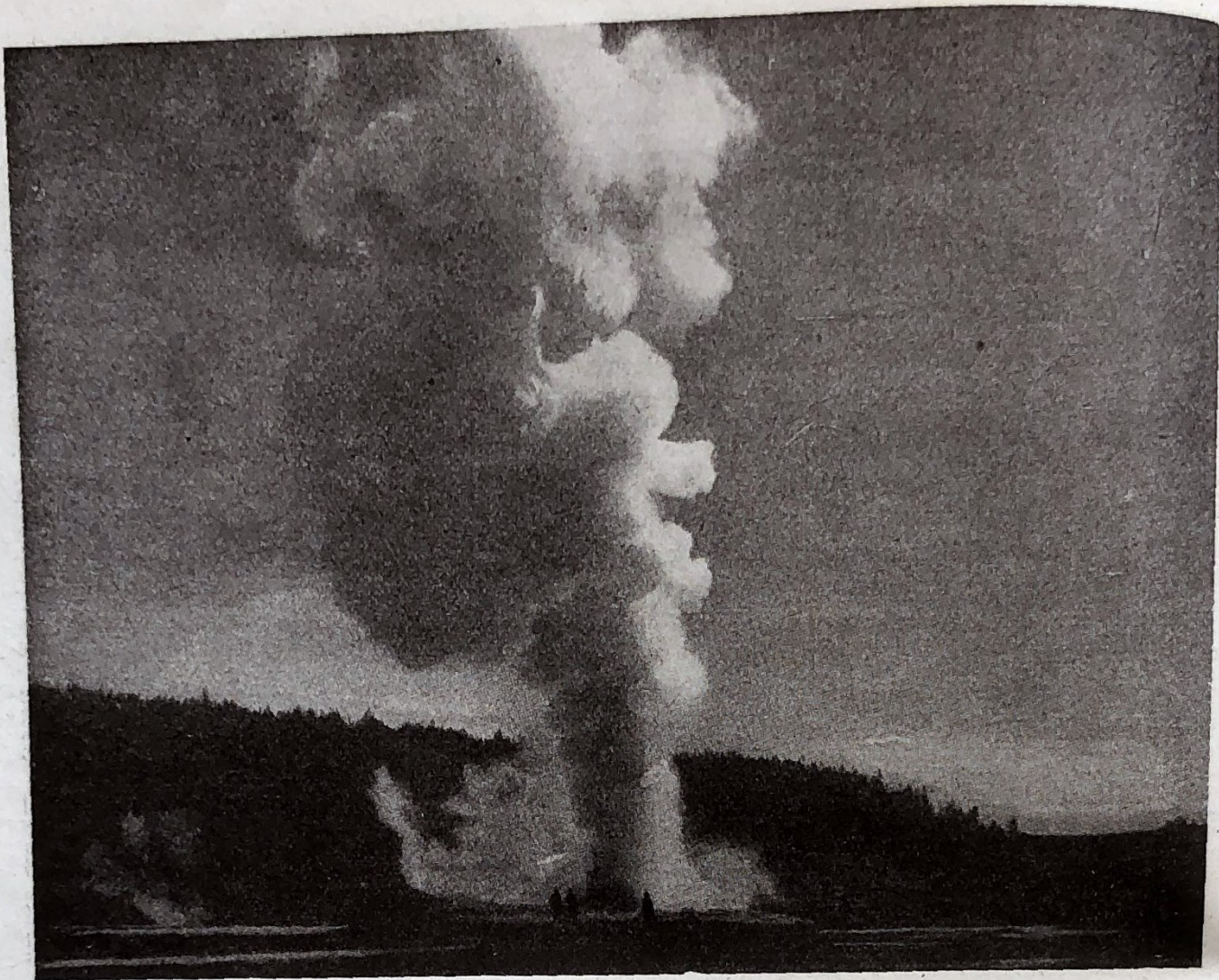
Talora gli accampamenti, come nel *Yellowstone Park*, sono organizzati dalle società ferroviarie e dagli albergatori per la messa in valore di una data regione.

Degni di nota sono i *Wylie Camps* nel Parco di Yellowstone. Sono raggruppamenti di tende per una o più persone, con bagni, luce elettrica, telefono. Ciascun campo possiede un padiglione per le riunioni, una sala pel cinematografo, sale da ballo, ecc.

La Compagnia Wylie, alla quale devesi questa organizzazione, ha immaginato un curioso sistema per visitare il *Yellowstone Park;* ha creato la *Wylie Hay*, conosciuta anche sotto il nome di *Code Route*. Siamo qui nel regno del famoso Buffalo Bill, e la Compagnia ha immaginato di far rivivere ai suoi clienti la vita avventurosa che ha reso popolare il celebre cavaliere. I turisti sono condotti a grande velocità, sopra carri trascinati da cavalli focosi, attraverso strade inverosimili, dormono sotto la tenda, mentre ardono i fuochi del bivacco e le sentinelle vegliano alla sicurezza dell'accampamento. Così si rivivono i racconti memorabili delle lotte con i Pellirosse, così suggestivamente descritte nei romanzi di Fenimoore Cooper. Con queste figurazioni il campeggio prende un carattere storico che lo riallaccia a un passato nazionale. Occasione rara in un paese giovane, non ritrovandosi altrimenti che nella ricostituzione dei campi di battaglia delle più celebri guerre dell'Indipendenza e di Secessione.

Il più visitato di questi campi è quello di Getrysburg, dove l'esercito del generale Lee, nel 1863, proveniente dalla Virginia per occupare le vallate della Pensilvania, dovette, dopo parecchi giorni di lotta, battere in ritirata attraverso il fiume Potomac, inseguito dalle forze vittoriose del generale Méade.

***

Di mano in mano che si procede nello studio della interessante relazione Chabert, noi

IL PIÙ POTENTE GEYSER DEL PARCO DI YELLOWSTONE.

abbiamo occasione di constatare come l'americano sia convinto che il suo paese superi tutti gli altri, non solo in fatto di turismo, ma in qualsiasi campo dell'attività umana.

Questo esclusivismo è assoluto per ciò che si riferisce alle stazioni marine ed a quelle termali e di montagna. D'altronde onestà vuole che si confessi come in Europa non esistano stazioni marine, che possano rivaleggiare con la grande e popolosa *Atlantic City*, oppure con l'aristocratica *New Port*.

Atlantic City è senza dubbio il punto turistico più visitato di tutto il mondo. Secondo notizie attendibili, ben 10 milioni di visitatori frequenterebbero ogni anno quella magnifica spiaggia.

Sarebbe difficile dire da dove vengano 10 milioni di visitatori. Egli è certo, però, che *Atlantic City* è la meta favorita degli abitatori delle grandi città dell'Est e della folla cosmopolita che per affari si reca a New York e che non trascura di fare una visita alla rinomata stazione balneare, adescata da una sapiente pubblicità.

Si può affermare che *Atlantic City* possiede le migliori organizzazioni alberghiere turistiche e sportive del mondo intiero.

Tutti coloro che, per qualsiasi motivo, hanno interesse all'incremento della città, versano una quota fissa, stanziata in precedenza nel loro bilancio, ad un unico comitato, che si incarica della pubblicità.

D'altra parte le Compagnie americane hanno treni rapidissimi per New York e Filadelfia e sovvenzionano generosamente il comitato *réclame*.

Una cosa soprattutto è notevole nell'*Atlantic City*, e cioè l'ordine perfetto che vi regna anche nei momenti di maggiore affluenza. La città, infatti, che originariamente sorgeva al centro di un'immensa baia, si è estesa e continua ad estendersi, secondo un piano studiosamente stabilito. Vasti spazi di verdura che si intersecano alle costruzioni dànno alla città un aspetto di serena compostezza e che difficilmente si cercherebbe nelle grandi e affollate stazioni marine d'Europa. Dopo *Atlantic City*, *New Port:* dopo una spiaggia frequentata da milioni di visitatori delle più svariate condizioni so-

ciali, la spiaggia dei miliardari e dell'eleganza. Se non si hanno molti milioni, non si ha diritto di respirare l'aria di *New Port*, a meno... di non essere invitati dalla generosità di qualche amico!

New Port ha un aspetto veramente unico. Il quartiere balneare è separato nettamente dal resto della città. Le vie sono asfaltate, le vetture sono munite tutte di pneumatici; i cantastorie, i questuanti, i venditori ambulanti, i suonatori girovaghi sono tenuti lontani. Le botteghe devono avere un aspetto decoroso e le costruzioni private non possono essere eseguite se non dopo speciali approvazioni.

Si noti inoltre, che i miliardari che hanno lanciato *New Port* hanno avuto cura di accaparrarsi tutti i terreni, e non ne cedono *« que si l'acquéreur leur plaît et leur soumet un plan de l'immeuble à construire »*.

È perciò che a *New Port* si trovano costruzioni meravigliose ed un insieme di signorilità che altrove si cercherebbe invano.

Nulla di simile da noi. In Italia, se un gruppo di persone coraggiose volesse lanciare una stazione climatica o balneare, dovrebbe sottostare alla volontà e talvolta ai capricci di autorità locali dalla vista breve, le quali spesso, col loro intervento, compromettono anche le iniziative destinate al migliore avvenire.

***

Gli americani accordano sempre più la loro preferenza, viaggiando, a quelle regioni dove si trovano impianti per trattamenti minerali e cure mediche. Sotto il nome di *Springs*, si designano in America le stazioni organizzate a tale scopo. Il Governo ha contribuito largamente alla creazione di tali stazioni. Fra essi ricorderemo, in primo luogo, gli *Hot Springs*, dello Stato della Virginia e quelli dell'Arkansas, molto stimate dalle autorità mediche. Segnaliamo anche il rapido successo del *Mount Clemens Springs*, presso il monte Clemens, nel Michigan, visitata annualmente da 30.000 clienti. Le acque del monte Clemens sono assai rinomate e dagli americani ritenute superiori alle più note fra quelle europee.

Gli americani, seguendo il sistema inaugurato in Europa, dove le stazioni balnearie vennero battezzate coi nomi delle più note spiagge europee per richiamare l'attenzione sulle loro acque, non esitarono a servirsi di quelli delle antiche acque d'Italia, Francia, ecc.

Abbiamo così nello Stato della Virginia l'*Hot Springs*, che s'intitola l'*Aix les Bains di America* e il *Glen Springs* che nella pubblicità si qualifica il *Nauheim* americano....

Anche Monte Carlo è stato copiato. A City Island, a 24 km. da New York, potreste, infatti, vedere uno stabilimento intitolato *Monte Carlo Casino*, fregiato dello stemma di S. A. il Principe di Monaco! E nel Colorado una linea ferroviaria che raggiunge la cresta delle Rocciose è battezzata *Switzerland Trail of America*.

Con tutto ciò, scarsissima importanza hanno in America le società turistiche.

Il *Touring Club Americano* sembra che più non esista. Ad ogni modo non fa parlare di sè. Esso si è, al contrario, rapidamente sviluppato, ma si è sempre limitato a seguire, senza proprie iniziative, il movimento turistico. La ragione sta in ciò, che esistono numerose associazioni locali che si interessano della tenuta delle strade e dell'organizzazione del turismo. In certi casi, poi, le Camere di commercio, come a Denwer, nel Colorado, si occupano della messa in valore delle regioni turistiche.

Ma il principale organo della propaganda turistica in America è costituito dalle Compagnie ferroviarie; esse hanno saputo fare i più grandi sacrifici per la messa in valore delle regioni turistiche comprese nelle loro reti, e, maggiormente meritevoli per tali opere di propaganda, sono riuscite a vincere la reciproca gelosia dei diversi Stati.

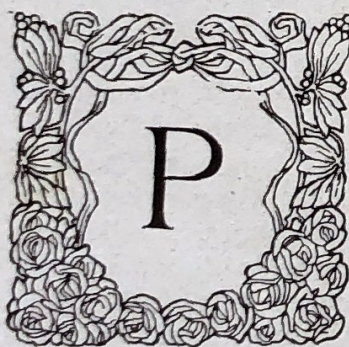
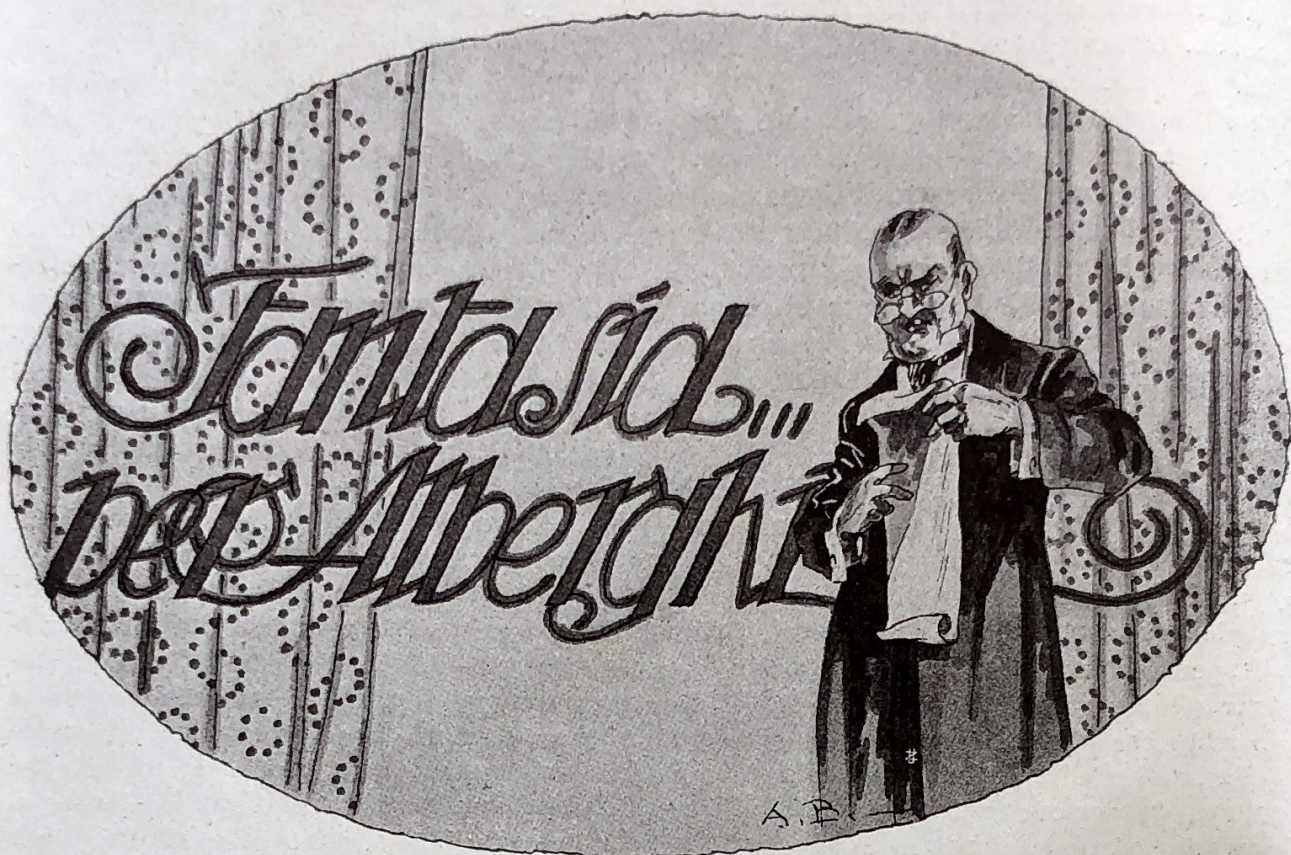
Devesi alle Compagnie americane ed all'accordo perfetto esistente fra ferrovie, proprietari, albergatori, medici e commercianti, se il turismo nel nuovo continente ha potuto prendere l'enorme sviluppo di cui lo Chabert ha tentato ed è riuscito a dare una chiara idea.

Tutto ciò che gli americani hanno saputo fare in questo campo, dovrebbe servire di esempio e di monito a tutte le altre nazioni.

« Nous ne saurions trop nous inspirer de cet exemple » conclude l'acuto indagatore francese, nel chiudere l'importante articolo.

E noi soggiungiamo: « Così fosse anche per noi ».

B. GUTIERREZ.

L'ARTE DI CAPITALIZZARE L'IMMAGINAZIONE

Per non correre il rischio di essere lapidato, dovrei cominciare questo articolo con le dimostrazioni pratiche. Perchè se io proclamo senz'altro: « Non sempre i nostri albergatori raggiungono alte cime, perchè spesso mancano di fantasia », trovo subito un largo coro pronto a gridare: « E come c'entra la fantasia con la professione dell'albergatore? », oppure: « Come è possibile pensare che una professione non possa raggiungere alte vette per mancanza di fantasia, in un paese in cui questo dono degli Dei è moneta spicciola, è ricchezza anche dei più miseri? ».

Al primo lamento del coro si può rispondere che la fantasia non è data ai popoli privilegiati soltanto per aiutarli a lasciare ai posteri versi e novelle. V'è chi può mettere in dubbio che un bottegaio il quale sappia servirsi della fantasia per adornare le sue vetrine meglio di quelle del bottegaio dirimpetto, ha una freccia di più al suo arco? E se ammettiamo questa semplice verità per il piccolo bottegaio che ha una piccola clientela e che combatte la sua battaglia quotidiana della concorrenza nel breve spazio della sua via o del suo quartiere, perchè non dovremmo accettarla per l'albergatore, per questo industriale dell'ospitalità che deve essere pronto ad aprire la sua casa a una folla varia, di tutte le nazioni, di tutti i colori, dal commesso viaggiatore alla testa coronata?

Quanto alla seconda protesta del coro, la risposta è anche più facile. Lungi da me il pensare che sia pure l'ultimo dei miei fratelli di Patria possa mancare di fantasia. Ma, anche in materia di alberghi, anzi sopra tutto in materia di alberghi, la fantasia è moneta che bisogna saper spendere. Non occorrono i voli che tanto urgono ai poeti e ai romanzieri; occorre una fantasia pratica speciale, una fantasia... per alberghi. Se acciuffate una fantasia che abbia ali da Gaurisankar e la chiudete in uno di quei palazzi che fino ad ieri tutti si ostinavano a chiamare in

cento modi, tranne: alberghi, ebbene quella fantasia da eccelse cime procurerà più disturbo che utile. Ma se in quegli stessi palazzi porterete una fantasia più modesta, pronta a comprendere il suo ufficio e il luogo che la ospita, capace di adattarsi all'abito a coda del direttore d'albergo o all'uniforme del *groom*, avrete con voi la più preziosa delle bacchette magiche.

***

Fantasia pratica, abbiamo detto. Ed è venuto il momento degli esempi. Ho conosciuto un principe — un principe più che autentico — il quale, possedendo una villa sopra una collina divina nella più divina terra d'Italia, e possedendo anche una bella fantasia, si svegliò una mattina col desiderio di diventare albergatore. Ma un albergatore così eccezionale da non offuscare il suo nome illustre con la nuova professione.

La villa magnifica, con un parco immenso, egli trasformò in albergo. Ma semplicemente facendo porre una scritta sulla facciata. I mobili di gran prezzo, meravigliosi mobili aviti, rimasero al loro posto; i quadri, di grandi autori, non furono tolti dalle pareti, e il nuovo albergo continuò ad essere una vecchia villa principesca. Ma quel principe aveva fantasia, abbiamo detto, e non si fermò a questa innovazione. La villa era in collina, ed egli non volle che gli ospiti vi giungessero in automobile o in vettura o con qualsiasi degli altri mezzi in uso da per tutto. Fece costruire una romantica diligenza del buon tempo antico, la decorò con una coppia di postiglioni in livree rosse e la fece trascinare su per la collina da due pariglie grevi di pittoresche bardature e di sonagli.

Un bel sogno, quello del principe, intrecciato da una fantasia di poeta. Ma la fantasia di un albergatore e quella di un poeta non debbono essere l'istessa cosa. E il bel sogno finì presto. Gli ospiti, che non sempre erano dei principi, si sentivano un poco a disagio in quella casa da principi; ad ogni passo, ad ogni gesto, si rischiava di sciupare un mobile, ch'era un cimelio, o un quadro, che era un capolavoro; la diligenza era bella e comoda, ma andava troppo adagio per chi aveva fretta. E così fu che gli ospiti presero altre vie. Più modeste, ma più piacevoli.

***

Quando la fantasia spicca voli troppo audaci, quando si sperpera in concezioni non pratiche, neppure i milioni possono salvare dall'insuccesso. L'ha dimostrato un simpatico personaggio americano che, quindici o venti anni or sono, sollevò molto rumore nel suo paese con un'idea genialissima. La concezione era di alta fantasia, i milioni non mancavano per aiutare la trovata, eppure, perchè mancava la base pratica, l'iniziativa ebbe così breve durata che il nome di John Arbuckle non fece in tempo neppure a giungere in Italia, per diffondersi almeno nella cerchia degli albergatori. I quali albergatori possono solo fino ad un certo punto considerare John Arbuckle loro collega, pure avendo egli creato per il primo «l'albergo d'alto mare», anzi la «Compagnia degli alberghi di alto mare».

Arbuckle non era un albergatore di professione. Di professione era milionario, e si era arricchito col commercio dello zucchero e del caffè a Brooklin, e non avrebbe forse mai pensato agli alberghi d'alto mare se, dopo una lunga malattia, i medici non gli avessero ordinato un viaggio di mare. Il milionario tornò entusiasta del suo viaggio, durante il quale si era più volte commosso al pensiero di tanti industriali, commercianti, professionisti, che pure essendo ricchi sfondati, non possono, per i loro affari, durante l'estate, lasciare le asfissianti grandi città e concedersi la divina gioia di una crociera. Da buon americano, Arbuckle volle che i suoi conterranei potessero conciliare l'utile col dilettevole, e restare in città per gli affari anche nei più torridi giorni estivi... ma fuggire, alla notte, sul libero mare. E così fondò la «Compagnia degli alberghi d'alto mare», e preparò i suoi «alberghi», ossia delle navi che, all'ora del pranzo, si staccavano da terra, si spingevano al largo, compivano dei veri viaggi in alto mare durante la notte, e al mattino — alle 6,30 — approdavano al punto di partenza.

Gli «alberghi» di Arbuckle furono quat-

tro: il *Giacobbe, A. Stamler*, il *Gitana*, l'*Hermit* e un altro che non aveva un nome ma un numero. Il primo, lo *Stamler*, era un comodo piroscafo da carico che aveva compiuto diecine di viaggi fra Le Havre e New York, e si poteva considerare la nave ammiraglia della flotta. Il *Gitana* e lo *Hermit* erano invece due *yachts*, cui era stata assegnata la funzione di dormitori, e ciascuno poteva ospitare una quarantina di dormienti. Un dormitorio era riservato agli uomini; l'altro, alle famiglie e alle signore sole. Il quarto naviglio della flotta era un grosso rimorchiatore, destinato soltanto ad aiutare i suoi fratelli se fossero capitate delle difficoltà di navigazione.

. . . . NELLE CAMERE DELLE COPPIE IN VIAGGIO DI NOZZE, DEI MAZZI DI FIORI . . . .

A bordo degli «alberghi d'alto mare», tutte le comodità, tutti gli svaghi, tutte le gioie della vita marinara, e nessuno degli inciampi, delle torture, delle noie della vita cosidetta di società. Fra le tante distrazioni, una particolarmente era cara agli ospiti americani, ferventi dello *sport* fino alle ossa: ogni sera, appena lasciata la terra, le quattro navi incominciavano una gara di velocità, ed era una piccola gloria pei viaggiatori il trovarsi sulla nave vittoriosa.

Che cosa mancava all'iniziativa di John Arbuckle? Nulla, in apparenza. Eppure, la sua impresa non ebbe fortuna. Perchè? Perchè anche le ottime idee per riuscire hanno bisogno di un pubblico maturo per riceverle, pronto a farle sue; hanno bisogno di un terreno che non aspetti che la buona semina. Arbuckle si era occupato di raccogliere una bella piccola flotta per viaggi deliziosi; ma non si era mai domandato se, in quanti, i suoi conterranei sarebbero accorsi alla sua chiamata di sirena.

* * *

Due esempi negativi bastano. Abbiamo visto quel che accade quando la fantasia c'è, ma non è di natura pratica. Meglio giova, a dimostrare quale buona compagna sia per l'albergatore un po' di fantasia — un assurdo a prima vista — il vedere quel che sa e fa compiere questa buona compagna.

Cinque o sei anni or sono, fu aperto uno dei più grandi alberghi del mondo, e il suo direttore subito comprese che un eccellente servizio non è sufficiente a stabilire nella mente del cliente la necessità di tornare sempre all'istesso albergo, piuttosto che sceglierne un altro che pure ha un eccellente servizio. Occorre qualche cosa di non comune; la fantasia deve entrare in gioco. Ed ecco perchè se capitate in quel grande albergo, avete una grata sorpresa. Chiedete che il pranzo vi sia servito in camera? E vedete giungere un vassoio che, accanto alle portate, reca un tralcio di rose. Può darsi benissimo che il cliente non ami i fiori, ma potete giurare che egli non dimenticherà mai il nome dell'albergo in cui i pranzi si servono accompagnati da un dono di rose. E vi ritornerà, quasi per un impulso di gratitudine.

In un gruppo di grandi alberghi che appartengono ad una sola società, la direzione, ogni mattina, fa recare nella camera di ciascun cliente una copia del più importante giornale della città. E il cliente risparmia la fatica di chiamare, di telefonare, di strepitare perchè qualcuno vada a comperargli

un giornale. Una cortesia di questo genere costa pochi centesimi alla direzione, mentre i risultati sono notevoli. Chi ha il coraggio di tradire un albergatore che gli fa trovare le ultime notizie fresche, non appena apre gli occhi, e spinge la sua cortesia fino a non farsi pagare, non solo l'utile servizio, ma neppure il tenue costo del giornale? È più facile che un cliente ricordi questa cortesia che qualche pecca del servizio...

In un altro albergo, quando un ospite si ferma per una settimana o più a lungo ancora, trova nella sua camera un mazzo di fiori o una scatola di dolci. Sciocchezze, direte, per dei viaggiatori che sono magari dei milionari. Invece, il viaggiatore, dinanzi a quei doni, ha l'impressione di essere trattato non più come un estraneo ma come un ospite simpatico, quasi come di famiglia. E, quando torna nell'istessa città, si sente attratto da una specie di nostalgia verso l'albergo dove è trattato non come un passante, ma quasi come un amico.

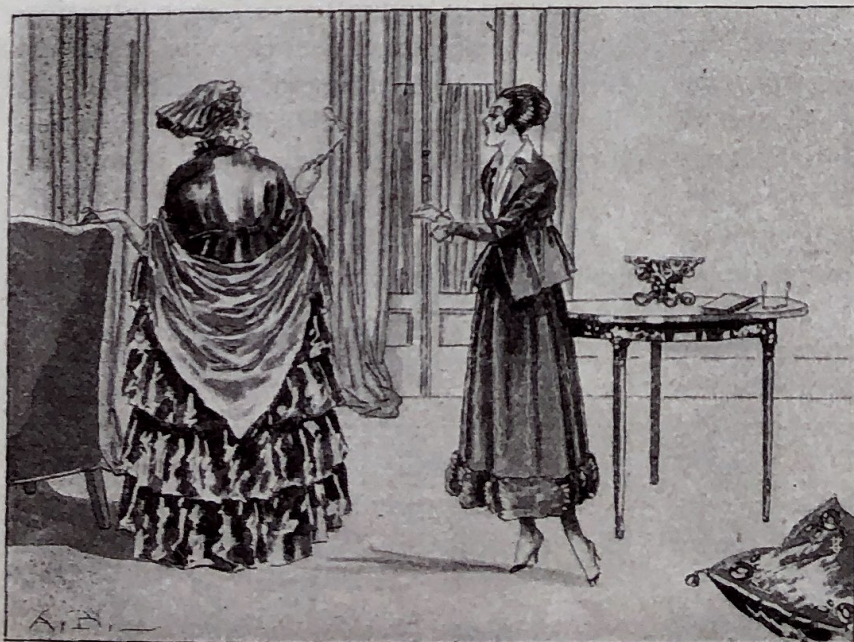
Un altro direttore d'albergo fa mandare nelle camere delle coppie di sposi in viaggio di nozze, dei mazzi di fiori. Quando vi è dubbio sul genere del viaggio, i fiori vengono mandati lo stesso. Ora, una coppia di sposi è assai sensibile a tutto ciò che sembra contribuire alla sua letizia, e i ricordi della luna di miele sono tra quelli che non si cancellano mai. E tra quei ricordi resteranno indubbiamente le accoglienze insolite di un certo albergo il cui nome si ripeterà spesso in casa, e di cui sentiranno ancora parlare i figli ed i nipoti. E chi è capace di trovare una pubblicità più duratura e proficua?

L'immaginazione deve lavorare anche intorno ai particolari, in apparenza, più trascurabili. Vi è, per esempio, una questione non ancora risolta tra gli albergatori: — bisogna mettere in ogni camera una coperta di riserva per il caso che il viaggiatore abbia freddo durante la notte, o aspettare che il cliente stesso la chieda? È preferibile che il cliente chiami per una seconda coperta — mi ha spiegato un direttore d'albergo — perchè così il cliente si convince che gli si porta una coperta pulita, appena uscita dal guardaroba.

D'altra parte, accade che il viaggiatore vada a letto presto e non si accorga d'aver freddo. Ma dopo la mezzanotte ecco che la temperatura si abbassa. Il cliente sente allora il bisogno di una seconda coperta, ma piuttosto che disturbarsi a chiamare e scendere per aprire, preferisce restare nel letto freddo. Soffre solo per la sua pigrizia, è vero, ma non incolpa sè stesso: se la prende, in cuor suo, con l'albergatore. Così stando le cose, un direttore ha trovato una soluzione ingegnosa: fa porre in fondo a ciascun letto, immancabilmente, una coperta di riserva: ma tutto intorno a questa, per dimostrare che è pulita, lavata di fresco, fa incollare il cartellino nuovo fiammante di una lavanderia!

.... SI RIVOLGE ALLA DIRETTRICE DEL PIANO ....

L'istesso direttore ha avuto un'altra trovata che fa pensare al famigerato uovo di Colombo, talmente era facile e pure nessuno vi aveva pensato. Ha riservato un piano intero del suo albergo alle signore sole. Una signora che arriva e vuole evitare completamente il mondo maschile e misto, è accompagnata direttamente al piano speciale, che ha una scala a parte. Se poi la cliente, alla sera, vuole andare a teatro e non ama uscire sola, si rivolge alla direttrice del pia-

no che pensa a scegliere una compagna fra le altre ospiti, che pure abbia l'istesso desiderio. La direttrice non è una donna comune. È una persona che percepisce un forte stipendio per il suo raro tatto e per la sua acutezza nel giudicare la gente a prima vista, acquistati in molti anni di esperienza nella migliore società. Conosce per istinto quali ospiti potranno andare d'accordo, con la certezza che non vi saranno noie.

Di un altro albergatore vale la pena di raccontare un delizioso tratto psicologico. In ciascuna camera egli pone un cartoncino con la preghiera ai clienti di scrivervi le eventuali critiche al servizio. Sembra, questo, un particolare di ordinaria amministrazione — direbbe un burocratico —; ma ecco quel che accade. Un cliente vuole dare sfogo a una lagnanza vera o immaginaria. Prende il cartoncino e scrive. Avendo scritto, egli si sente come liberato da un peso e la sua irritazione è scomparsa. Si è sfogato! Spesso, allora, egli cancella quel che ha scritto, tanto più che forse la sua lagnanza, ora che è scritta, gli pare un po' villana nella forma, e scrive invece qualche frase che, anche se denuncia una manchevolezza, lo fa con un po' di garbo, indorando la pillola. Se invece questo giochetto psicologico non avviene, se invece i cartoncini registrano lagnanze nude e crude, il beneficio vi è sempre per l'albergatore: egli fa sparire i difetti che gli sono stati segnalati, se veri difetti erano, e il buon nome dell'albergo se ne giova.

Fra le trovate gentili e... redditizie, merita un posto di onore quella di un proprietario che aveva, tra la clientela del suo ristorante, un numeroso gruppo di dattilografe di una vicina banca, che si recavano da lui per una modesta colazione. Mai alle giovani impiegate sarebbe venuto in mente che la loro fedeltà al ristoratore potesse attrarre l'attenzione del proprietario. Invece questi un giorno, con un gentile discorsetto, le pregò di accettare un modesto banchetto che egli intendeva offrir loro come un segno di riconoscenza. La spesa del banchetto fu relativamente piccola per il proprietario, ma le dattilografe parlarono con tutti di quel ristorante e del famoso pranzo gratuito e ne parleranno finchè avranno vita!

Se invece quel proprietario avesse offerto quel banchetto gratuito ai suoi migliori avventori, abituati ai pranzi costosi, avrebbe fatto un buco nell'acqua. Gli avventori abituati a spendere con larghezza non si sarebbero molto commossi per aver risparmiato una diecina di lire. Quel proprietario fu quindi più che accorto, e il pranzo dato a delle modeste lavoratrici fu miglior affare che se avesse offerto un festino a dei milionari.

Un altro interessante psicologo ignorato è pure un proprietario di ristorante. Egli ha notato che il suo «locale» ha una clientela oscillante: in certi dati giorni della settimana vi è piena; e negli altri, nulla che somigli alla piena. La situazione muta anche da stagione a stagione. Ma l'acuto proprietario sa che se, nei giorni di scarsa affluenza, la gente che passa vede molte tavole vuote, è indotta a pensare che si tratti di un ristorante che ha pochi avventori, forse perchè serve pasti malvagi, e non entra. Ed è corso al rimedio. Nei giorni di poco lavoro, fa sparire un certo numero di tavole, quelle che non hanno probabilità di essere occupate. Lascia le tavole che bastano al lavoro di certi giorni e di certe stagioni. E così il suo ristorante non appare mai con un posto vuoto, ed è quindi impossibile accorgersi che la clientela è scarsa.

***

Dell'arte di capitalizzare l'immaginazione abbiamo dato alcuni esempi — nel regno dell'industria degli alberghi. Ma bisognerebbe ammucchiar non pochi volumi se si volesse tentare un quadro di quel che si può fare in tutti gli altri campi dell'attività sociale.

Abbiamo dato degli esempî tipici perchè indichino la via, e non perchè siano pedissequamente imitati.

Nell'arte di applicare la fantasia al proprio lavoro — come, del resto, in tutte le altre arti — il successo è per i creatori, non per gli imitatori.

Dovremmo quindi trionfarvi, e senza fatica, noi italiani che siamo, e siamo sempre stati, un popolo di creatori.

FERDINANDO D'AMORA.

LA·DIFESA DEL·PAESAGGIO·E·DEI·MONUMENTI

La relazione modello d'un benemerito Comitato del T.

Si ricorderà che, da qualche anno, per impulso e cura del Touring Club Italiano, sono sorti, nelle varie provincie d'Italia, appositi Comitati Regionali per la difesa del Paesaggio e dei Monumenti: tutelare tutto ciò che costituisce la fisionomia, la singolarità per cui un paese, una città, una nazione si distingue dall'altra nei monumenti della sua storia, nelle linee del suolo, nei suoi aspetti, nei suoi ricordi, in tutto quanto ne determina o ne ha determinato le peculiarità etniche: ecco il programma ideale di tali Comitati.

Alta idealità destinata a penetrare ed a improntare di sè la coscienza italiana e che unisce — come giustamente osserva l'on. Luigi Rava — tutte le menti, perchè è mossa dall'amore per la bellezza e dal sentimento di riverenza per la patria. I Comitati si sono posti all'opera, e ciascuno ha cercato di fare del suo meglio, per assolvere il compito bello e doveroso; ma peccheremmo di sincerità se affermassimo che tutti hanno fatto e hanno fatto bene.

Siamo, invece, lieti di poter dare pubblico tributo di plauso al Comitato Veronese, *presieduto dal benemerito avv. G. B. Stegagno e composto dei signori: Luigi Modena, Console del T. C. I., vicepresidente; March. Luigi di Canossa, Angelo Dall'Oca Bianca, marchese ing. Arrigo Fumanelli, prof. cav. C. Massarani, ing. cav. G. Monga, prof. cav. Carlo Spazzi e prof. cav. F. N. Vignola, il quale ha compiuto opera davvero benemerita, raccogliendo, facendo conoscere, illustrando, difendendo le bellezze caratteristiche di cui è ricca la provincia di Verona.*

E poichè le benemerenze del Comitato rifulgono tutte nella bella relazione da esso compilata, la pubblichiamo in questa nostra Rivista, esempio a tutti gli altri Comitati.

Il Consiglio Direttivo del Comitato Veronese nella seduta del 4 dicembre 1914 procedeva alla nomina delle cariche e proponeva uno Statuto da sottoporre all'approvazione dell'Assemblea.

L'Assemblea, convocata il 25 gennaio 1915, approvava lo Statuto, determinava che in ogni paese il Comitato dovesse avere un socio corrispondente e, seduta stante, approvava pure un elenco di Soci corrispondenti proposti dal Consiglio Direttivo.

Nella seduta stessa veniva dibattuta anche la importante questione relativa alla demolizione delle vecchie case di Piazza Erbe, della quale viene riferito a parte.

Successivamente il Consiglio Direttivo in parecchie sedute si occupava di varie interessanti questioni, le più importanti delle quali vengono accennate partitamente.

INVENTARI ED ELENCHI DEI MONUMENTI E PAESAGGI NEI COMUNI DELLA PROVINCIA.

Ai Soci corrispondenti nominati dall'Assemblea il Consiglio dava incarico di inviare al Comitato un inventario dei monumenti aventi carattere storico ed

artistico: sculture, quadri, affreschi, stampe, libri di rilevante valore d'arte, paesaggi, alberi, ecc., degni di menzione.

La scelta dei corrispondenti, fatta tra persone appassionate del luogo nativo e specialmente competenti per studi e pubblicazioni, la divisione dei paesi della provincia in regioni contraddistinte da caratteri naturali o storici, il gran numero dei monumenti, oggetti d'arte e paesaggi dei quali è ricca la nostra provincia, davano il migliore affidamento per l'esito dell'iniziativa.

Infatti numerosi furono gli inventari inviatici, alcuni dei quali compilati, anche nella forma, con molto amore e senso d'arte. Ci piace segnalare tra i migliori quelli dei Comuni di Lavagno del cav. Camillo Grassi Montanari, di Illasi del noto studioso sig. Attalo Albasini, di Sommacampagna del reverendo don Carletti, di S. Michele Extra del dottor G. Barbarani, di Montecchia del maestro Burati, ecc.

Nel tempo stesso furono inviati ai Soci corrispondenti gli elenchi riassuntivi degli elementi del paesaggio preparati dal Comitato Nazionale ed anche questi furono inviati in numero considerevole.

A. DALL'OCA BIANCA: PIAZZA ERBE (GALLERIA ARTE MODERNA DI VENEZIA).

LA QUESTIONE DI PIAZZA ERBE. La così detta questione di Piazza Erbe si riferisce, come ognun sa, tanto ormai ne venne discusso, alla progettata demolizione delle case del Ghetto prospicienti la Piazza.

Non è il caso di rifare la storia del vessato problema che suscitò un interessamento più che nazionale, nè di esporre le ragioni a favore o contro della demolizione.

Ricordiamo solo che la questione era sorta nel 1902 in occasione di un progetto di costruzione nel luogo delle vecchie case di un politeama.

Il dibattito era sorto vivissimo specialmente per l'opposizione fortissima dell'illustre nostro concittadino Angelo Dall'Oca Bianca.

È noto che la Commissione nominata dal Ministero nelle persone del pittore Ettore Tito, dell'architetto Manfredi e del prof. Cantalamessa aveva concluso per la conservazione delle contrastate casupole ritenute elemento storico ed estetico integrante la fisionomia dell'originale Piazza.

La questione era rimasta latente per qualche tempo, ma si era risvegliata poi nel 1911 quando il Ministero dichiarò Monumento Nazionale la Piazza ed era riarsa assai vivacemente nel 1913, quando la locale Cassa di Risparmio bandì un concorso internazionale per la costruzione, nel luogo delle vecchie case, di un palazzo per la sua sede.

La questione era appunto nel suo periodo più acuto, quando il nostro Comitato si costituiva; alla Presidenza parve doveroso che il Comitato per la difesa del paesaggio e dei monumenti dovesse occuparsene.

E il Consiglio direttivo se ne occupò, infatti, in varie sedute. In seno ad esso si manifestarono due indirizzi opposti, l'uno per

IL TEATRO ROMANO DI VERONA.

la conservazione, l'altro per l'abbattimento, indirizzi che suscitarono discussioni vivaci, in una delle quali il pittore Dall'Oca abbandonò la seduta, inviando anche le proprie dimissioni.

E, malgrado le nostre vivissime insistenze, egli non volle più riprendere il suo posto, con vivo dolore del Consiglio.

I due indirizzi ebbero anche nell'Assemblea vivace ripercussione, risultando approvato alla fine, a maggioranza dei presenti, l'ordine del giorno favorevole alla conservazione.

Crediamo utile riportare, a titolo se non altro di informazione, gli ordini del giorno delle due correnti:

L'ordine del giorno proposto e sostenuto dalla Presidenza, preceduto da una diffusa relazione, favorevole alla conservazione suonava così:

« Il Comitato per la difesa del paesaggio e dei monumenti

considerando

che il conservare alla Piazza delle Erbe la caratteristica fisionomia di mercato popolare composta dal tempo e dal caso in forma armoniosa è opera doverosa di difesa del paesaggio italiano in uno dei suoi aspetti più complessi ed espressivi; che tale fisionomia verrebbe in buona parte distrutta se si erigesse un edificio inspirato pure ai più elevati criteri d'arte come si propone la civica Cassa di Risparmio; che il problema igienico si può degnamente risolvere col rispetto alle idealità artistiche;

fa voti

che le Autorità tutorie vogliano difendere l'integrità artistica della pittoresca e storica Piazza ».

L'altro, proposto e sostenuto specialmente dall'avv. Massarani e dall'ing. Monga, era del seguente tenore:

« Il Comitato Veronese per la difesa del paesaggio e dei monumenti invitato dal solerte suo Presidente ad occuparsi della sempre grave ed interessante questione di Piazza Erbe:

Nel mentre ne lo ringrazia perchè riconosce tutta l'importanza della questione medesima, non ritiene però concretamente minacciata la Piazza cittadina dal programma di concorso della Cassa di Risparmio di Verona, perchè esplicitamente ispirato al più nobile proposito di deferente rispetto alle esigenze dell'arte, della estetica e della storia e garantito dalla tassativa riserva dell'esame e della approvazione finale da parte del più alto consesso consultivo del Regno presso la Direzione Generale delle Belle Arti; e d'altra parte ricordando che lo stesso on. Rava, Presidente del Comitato Nazionale, ammoniva nel suo discorso programma « doversi con lealtà dichiarare che bisogna guardarsi pure dalle esagerazioni degli entusiasmi e trovare il punto di equilibrio fra le idealità astratte e le esigenze della vita moderna composta di ideali e di reale », non sente di dover chiudere occhi ed orecchi per non vedere ed udire

PIAZZA ERBE DAL PORTICATO DELLA CAMERA DI COMMERCIO.

le urgenti esigenze della igiene e della sicurezza, nè crede di averne elementi per pronunciarsi sulla possibilità concreta di limitare l'abbattimento del Ghetto a questa o quella parte interna;

Epperò confidando coll'illustre Luca Beltrami nella genialità e capacità dell'arte architettonica contemporanea a risolvere il grave problema e riservando di scendere nell'agone, ove occorra, quando l'esito del concorso della Cassa di Risparmio sia reso noto e prima che si pronunci il Consiglio Superiore di Belle Arti;

delibera

di soprassedere per ora ad ogni pronunzia e passa all'ordine del giorno ».

La questione, dato anche il mancato esito definitivo del concorso della Cassa di Risparmio, rimase per il momento sospesa, ed il Comitato non ebbe campo di occuparsene ulteriormente.

Come è noto, il concorso bandito dalla Cassa di Risparmio non portò alla scelta di un progetto interamente soddisfacente e la Commissione nominata per il giudizio, composta dei sigg. prof. Giuseppe Biadego, architt. Colamarini, pittore Pieretto Bianco, prof. Bordiga e il presidente della Cassa di Risparmio stessa, ritenne opportuno suggerire un concorso di secondo grado tra i cinque progetti giudicati migliori.

Il dibattito intanto tra sostenitori e demolitori delle famose case del Ghetto si assopì e il nostro Comitato non ebbe più occasione di tornarvi sopra.

L'ABSIDE DI S. ANASTASIA E LE SUE ADIACENZE. Nell' aprile decorso si incominciavano i lavori per la sistemazione del Liceo-Ginnasio Scipione Maffei, da lungo tempo progettati.

A tale scopo vennero abbattute alcune vecchie casupole che, allo sbocco della Via Ponte Pietra, verso S. Anastasia, formavano la così detta Bra dei Molinari (nome certamente storico, ma del quale si è perduto ogni suo significato) che finiva alla sponda dell'Adige con il Vo' Bra Molinari.

Abbattute le vecchie case, si presentò alla vista di chi scendeva da Via Ponte Pietra un superbo spettacolo, nello spazio dove era il campo dei giuochi del Liceo, tutto aperto dalla riva del fiume tra il verde degli ippocastani, si innalzava in tutta la sua maestà la massa scura della Chiesa di Santa Anastasia, magnifica costruzione di stile gotico italiano. E da essa si slanciava in alto, ardito e leggero, il campanile, forse il più elegante campanile di Verona.

L'ABSIDE DI S. ANASTASIA.

Di più, dallo spazio così aperto, si contemplava in tutta la sua interezza uno dei più suggestivi panorami di Verona antica; il colle di S. Pietro col Teatro Romano e la chiesetta di S. Libera e l'occhio seguiva il digradare delle colline fino ai cipressi del Giardino Giusti.

Il sito si presentava così mirabile nei particolari e nell'insieme, così tipicamente veronesi, che sorse subito spontaneo, vivissimo il desiderio nella cittadinanza che esso fosse conservato al godimento pubblico.

Il desiderio comune trovò la sua espressione in un articolo dell'avv. Stegagno sul giornale *L'Adige* e subito si manifestò il più vivo consenso nella cittadinanza.

Siccome i lavori erano già iniziati e non conveniva perder tempo, il nostro Comitato propose al Comune e alla Provincia, i due Enti interessati ai lavori, che gentilmente accondiscesero, di fare un sopraluogo per vedere sul sito quale soluzione si potesse dare al problema.

Il sopraluogo si fece il 30 aprile e da esso apparve ancor meglio l'importanza e anche, non bisogna nasconderlo, la gravità della questione.

VILLAFRANCA VERONESE: IL CASTELLO E PIAZZA UMBERTO I.

Il giorno dopo il Consiglio Direttivo del nostro Comitato, riunitosi, approvava ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio Direttivo del Comitato per la difesa del paesaggio, preoccupato dalla necessità di conservare al pubblico godimento uno dei più suggestivi e caratteristici paesaggi veronesi quale si è presentato dal recente abbattimento delle case in Via Ponte Pietra e Vo' Bra Molinari, ora minacciato dalle costruzioni progettate per la sistemazione del R. Ginnasio-Liceo, fa voti vivissimi perchè fra la Provincia ed il Comune si addivenga senza ritardo ad una intesa, mercè la quale sia assicurata la visuale della bellissima abside di S. Anastasia dalla Via Ponte Pietra ed attuato colla maggiore ampiezza possibile un passaggio da quel punto fino a Via Sottoriva lungo il muraglione, dal quale si gode il meraviglioso panorama di Verona antica e delle sue colline ».

L'ordine del giorno fu inviato, dovendo riunirsi in quel periodo di tempo il Consiglio Provinciale, a tutti i Consiglieri Provinciali.

Nel Consiglio Comunale, poi, con una lettera aperta diretta al Sindaco dai Consiglieri on. Carlo de Stefani, prof. Giovanni Quintarelli e avv. G. B. Stegagno, e con opportune interpellanze degli stessi, il problema fu ampiamente dibattuto, mentre giorno per giorno la stampa locale si faceva interprete del vivissimo desiderio della cittadinanza.

Contemporaneamente furono spediti telegrammi al Ministero della P. I. e alla Direzione Generale delle B. A. per sollecitare il loro appoggio e intervento nell'importantissima questione; furono fatte vive pratiche presso la locale Sopraintendenza e fu interessata la Direzione del nostro Comitato Nazionale.

Comune e Provincia studiarono con vero amore la grave questione che presentava, per le esigenze fortissime dell'insegnamento nei riguardi del Liceo-Ginnasio e del Convitto, difficoltà non lievi.

Siccome, nel frattempo, i lavori già procedevano alacremente, il Comune provvide a farli sospendere con deliberazione d'urgenza della Giunta 19 maggio ratificata dal Consiglio il 25 successivo, e si assunse la relativa spesa per l'indennità in L. 1400.

Dopo laboriose trattative, si addivenne, tra Comune e Provincia, ad una convenzione approvata dal Consiglio Comunale nella seduta pubblica del 18 giugno 1914, su relazione — ampia ed esauriente — dell'assessore De Longhi, il quale pose in giusto rilievo il movimento spontaneo ed intenso per la conservazione del caratteristico paesaggio, suscitato in città in seguito alla demolizione delle vecchie casette in via Ponte Pietra

BATTAGLIA DI CUSTOZA: L' EROICO QUADRATO DEL 49° FANTERIA.

e Vo' Bra Molinari, ed espose il piano dell'accordo intervenuto fra Comune e Provincia, affinchè Verona serbasse il vanto di una nuova bellezza e la questione scolastica avesse, nel contempo, soddisfacente soluzione.

La convenzione e la relazione che la precede, nonchè la discussione seguita in Consiglio Comunale e in Consiglio Provinciale, dimostrano quanto interessamento ed amore abbiano posto nello studio e nella risoluzione dell'importante problema i rappresentanti del Comune e della Deputazione Provinciale, e come l'importanza del problema stesso sia stata sentita dai membri dei due consessi.

Il che, nel mentre torna a grande lode delle egregie persone che per il loro ufficio se ne occuparono, e di legittima soddisfazione per il nostro Comitato che potè constatare come una questione d'arte abbia suscitato in cittadini ed autorità il più vivo ed appassionato interesse, indizio certo di una sensibile e progredita coscienza estetica.

Certo la soluzione adottata da Comune e Provincia non è la definitiva, non è quella vivamente desiderata dal nostro Comitato, cioè la trasformazione in area pubblica delle adiacenze dell'abside di S. Anastasia e il conseguente collegamento della via Ponte Pietra e via Sottoriva, creandosi in tal modo una nuova pittoresca, originalissima piazza in riva all'Adige, nel centro di Verona antica.

Tenuto conto, però, delle gravi difficoltà determinate dalle esigenze del Liceo e del Convitto, è doveroso riconoscere che molto si è fatto per avviare decisamente la questione verso quella definizione radicale che risponde ad una vivissima aspirazione della cittadinanza tutta.

IL CASTELLO DI VILLAFRANCA E I SUOI RESTAURI. Il Castello di Villafranca, la superba e caratteristica costruzione scaligera, da tempo minacciava rovina.

Il Comune era ed è nell'impossibilità di provvedere alla spesa ingente di restauro; nè gli altri Enti e lo Stato possono assumere sopra di sè il grave onere.

Tra coloro che vedevano con rammarico il lento ma inesorabile dissolversi dell'insigne monumento, era sorta l'idea di devolvere per i restauri del Castello la somma raccolta per sottoscrizione pubblica al fine di erigere un monumento al compianto Re Umberto I sul luogo stesso dello storico Quadrato.

Già fino dal 1911 il Sindaco di Villafranca, cav. Fantoni, scriveva alla Deputazione Provinciale di Verona caldeggiando l'idea. Ma non lievi difficoltà erano sorte ad impedire l'attuazione del nobile proposito.

La Deputazione Provinciale aveva indetto un convegno tra gli Enti iniziatori della sottoscrizione, ma la maggioranza aveva ritenuto che non si potesse distrarre le somme raccolte per lo scopo preciso di erigere un monumento sul luogo del Quadrato, e devolverle ad un fine ottimo sì ma diverso.

Il nostro Comitato riprese l'iniziativa e

PANORAMA DAL BELVEDERE DI S. ZENO IN MONTE.

si fece promotore di un convegno, al quale presero parte il Sindaco di Villafranca, cav. Fantoni, ed i sigg. proff. Stanghellini e Domenico Montini, noti ed appassionati cultori delle memorie villafranchesi, e tre membri del Comitato, cioè il Presidente, il marchese Luigi di Canossa e il compianto ing. Monga.

Nel convegno si approvò la proposta di pubblicare una memoria sull' importante problema e dalla Direzione del periodico locale *Pro Verona* fu gentilmente offerto di stamparla in un numero speciale del giornale stesso.

La pubblicazione doveva e dovrà essere inviata a tutti gli Enti pubblici che si erano fatti promotori della sottoscrizione per il ricordo a Re Umberto I, alle autorità e a tutti coloro che potevano influire a determinare il cambiamento di destinazione delle somme raccolte.

La memoria avrebbe anche servito per richiamare sul problema l'attenzione dell'opinione pubblica, affinchè essa pure concorresse a rafforzare il buon proposito.

Fu anche stabilito di eseguire un sopraluogo tecnico sul Castello, per indicare approssimativamente la spesa occorrente per i restauri.

Il sopraluogo fu fatto, ma non fu possibile redigere alcun progetto stante le condizioni del monumento che impediva persino di accedervi.

Intanto fu approntato tutto il materiale occorrente per la pubblicazione, la quale avrebbe già avuto luogo, se gli avvenimenti della guerra non fossero venuti a consigliare una dilazione, in attesa di un periodo di maggiore calma e tranquillità.

Ora però fu deliberato di dar sollecito corso alla pubblicazione che in breve sarà pronta.

IL BELVEDERE DI S. ZENO IN MONTE. In S. Zeno in Monte, allo sbocco della Scala Santa, presso le antiche mura cittadine, esiste un largo tratto di terreno ora incolto, dal quale si gode una vista meravigliosa della città.

Tanto ormai le proprietà private impediscono ovunque con alte costruzioni di spaziare l'occhio su Verona dai colli, entro la cerchia delle mura antiche, che quel piccolo tratto di terreno è dei pochi che ancora restano liberi.

Venuto a conoscenza che il proprietario stava per trasformare quel terreno incolto in ortaglia e cingerlo con una difesa, to-

gliendolo così al pubblico godimento, il nostro Comitato si affrettò nel gennaio di quest'anno a interessare il Comune, perchè ne facesse acquisto, tanto più che il proprietario, dietro le insistenze nostre e in vista anche del pubblico vantaggio al quale il terreno doveva servire, era disposto a cederlo ad un prezzo convenientissimo. Il Comune parve disposto sulle prime ad accettare la nostra proposta e la Giunta ebbe a trattare espressamente lell'argomento.

LA ROCCA DI GARDA.

Sopravvenne, però, nell'aprile la questione assai più importante di Santa Anastasia, cosicchè parve opportuno di non insistere per il momento, salvo a ritornarvi in seguito.

Quel luogo dal quale si gode così splendida vista non può essere abbandonato, ma deve essere trasformato in pittoresco belvedere e conservato al decoro e al godimento cittadino.

Se il nostro Comitato potesse disporre di qualche somma, sarebbe questo il caso di compiere una nobile opera acquistando quell'immobile.

Purtroppo, però, ora non possiamo che sprimere un semplice desiderio.

LA ROCCA DI GARDA E IL DIRITTO DI ACCESSO. Da tempo immemorabile gli abitanti di Garda e dei paesi vicini e moltissimi forestieri che visitano il nostro mirabile lago, solevano recarsi sulla antica Rocca per visitare i ruderi del Castello, a cui si lega tanta leggenda, ed ammirare dall'alto lo splendido panorama del lago.

Senonchè, divenuta proprietaria della Rocca la contessa Giuliari Gianfilippi, pensò di coltivare il piano, prima abbandonato ed incolto, attraverso al quale si accedeva alla Rocca, e richiese quindi per la visita allo storico sito un suo preventivo permesso, da concedersi soltanto in determinato periodo di tempo.

RIVIERA DEL LAGO DI GARDA.

Il Comune di Garda, geloso custode della secolare tradizione di libero accesso, e insieme con esso i vicini Comuni di Bardolino, Cavaion, Affi, Costermano ed altri, si opposero in forma amichevole al divieto della proprietaria, ritenuto inopportuno ed anche illegale, domandando l' appoggio del nostro Comitato.

Il quale si rivolse dapprima in via privata alla contessa Giuliari, ma avuto da questa un reciso per quanto cortese rifiuto,

ebbe a prendere nella seduta del 14 maggio una deliberazione informata al vivissimo desiderio di salvaguardare la libertà di accesso alla Rocca, illimitatamente e tradizionalmente per il passato sempre goduta.

La deliberazione fu riassunta nell'ordine del giorno seguente che venne inviato tanto al Comune di Garda quanto alla proprietaria della Rocca:

« Il C. D. del Comitato per la difesa del paesaggio e dei monumenti, riconosciuta la grande importanza storica ed estetica della Rocca di Garda da tempo immemorabile meta costante di italiani e di stranieri, fa voti che vi sia conservata la libertà d'accesso finora goduta ».

Le pratiche amichevoli riuscirono però vane e il Comune di Garda, insieme con quello di Bardolino, ricorse alle vie legali, volendo in ogni modo conservare un diritto che formava parte, si può dire, del loro stesso patrimonio.

Non è a disperare, però, che nuove pratiche amichevoli — ed in ciò il nostro Comitato spiegherà tutta l'opera propria — valgano a far raggiungere il desiderato accordo.

LA TORRE DI SAN VITO DI NEGRAR. In S. Vito di Negrar, nello stabile di proprietà del sig. G. Quintavalli, esiste una vecchia torre romanica, le cui condizioni estetiche sono assai tristi.

Fino dal 1910 la sopraintendenza ai monumenti si occupò dell'edificio, redigendo anche una perizia dei lavori necessari ad assicurarne la stabilità.

Ma nè il proprietario nè il Comune di Negrar vollero allora contribuire alla spesa preventivata in L. 800.

Le condizioni dell'antica torre si aggravarono però col volger del tempo.

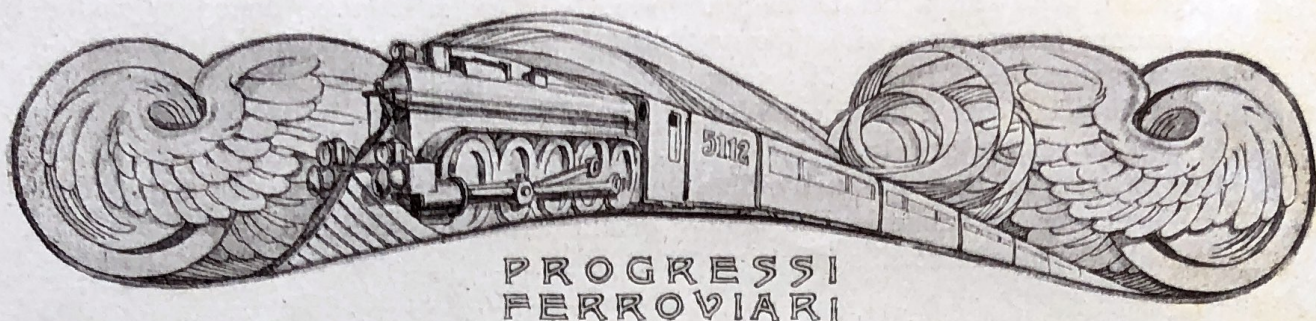
Il nostro Comitato, sollecitato dal socio avv. Dall'Ora, si interessò presso il Comune di Negrar, il sig. Quintavalle e la R. Sopraintendenza, perchè fosse provveduto al restauro.

Ed ora, per opera del Comune, della locale Sopraintendenza e del Ministero della P. I., quell'interessante costruzione romanica potrà essere degnamente conservata. È doveroso ricordare che nei riguardi della R. Sopraintendenza si occupò della questione il nostro segretario Marchese di Canossa.

GLI AVVISI DI PUBBLICITA' E LA DIFESA DEI MONUMENTI. Nell'imminenza delle elezioni generali, il Direttore Generale delle Belle Arti comm. Corrado Ricci richiamava con circolare 13 maggio 1913 gli Enti pubblici ad un'azione intesa a far rispettare i monumenti dall'invasione degli avvisi di pubblicità.

Prendendo occasione da tale circolare e rilevando che alcune delle costruzioni storiche insigni della città sono deturpate dalla « lebbra », come la chiamò Gabriele D'Annunzio, della *réclame*, il nostro C. D. approvò un ordine del giorno, nel quale, plaudendo all'opera del comm. Ricci, faceva voti che l'autorità, non solo nel periodo delle elezioni, ma in ogni tempo, proibisse qualsiasi sorta di avvisi di pubblicità su monumenti e palagi storici cittadini.

L'ordine del giorno venne comunicato al Comune e alla Provincia e la questione fu sollevata in Consiglio comunale con serio affidamento del Comune di provvedimenti efficaci.

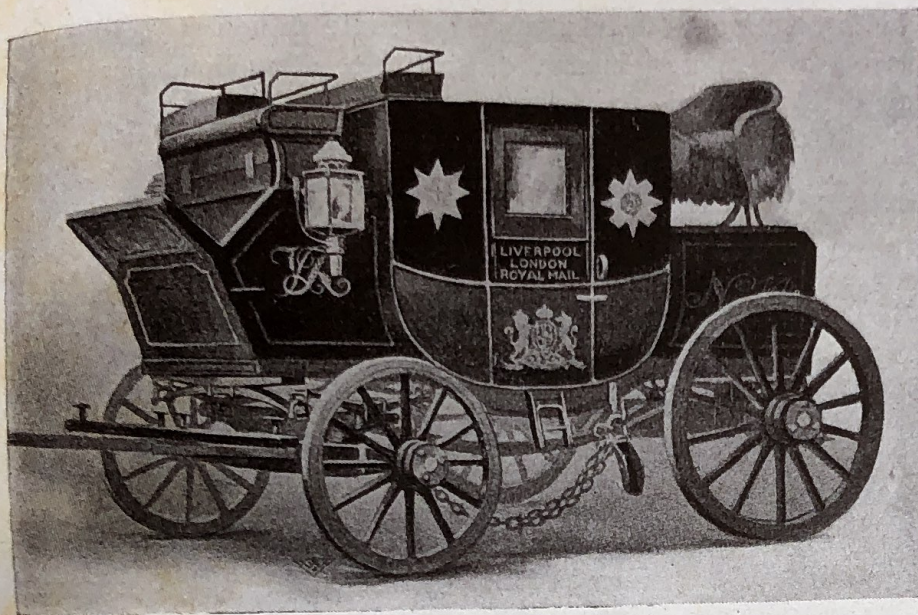
È veramente deplorevole che in una città come la nostra, costruzioni aventi carattere storico od artistico, come il Palazzo della Ragione, la Torre Pentagona ed altri, siano invasi da cartelli *réclame* che ne deturpano la fisionomia e le linee.

oooo

IL FRENO.

SEMBRERÀ certo ai più che per accrescere la velocità sulle ferrovie (l'aumento della velocità è, insieme al ribasso dei prezzi, ciò che maggiormente influisce sullo sviluppo dei viaggi) basti il perfezionamento della locomotiva, visto che è da essa che prende origine il moto. Orbene ciò è necessario, come si direbbe in linguaggio logico, ma non è sufficiente. La velocità, che è quasi l'indice sintetico dello stadio di perfezione del servizio, dipende invece da tutta quanta la struttura ferroviaria, a cominciare dal binario per andare alle vetture ed ai mezzi di segnalazione; ma soprattutto dipende dai mezzi di frenamento di cui si dispone. Questo, del resto, è vero per tutti i mezzi di trasporto, dall'umile bicicletta all'automobile; il ciclista e l'automobilista prudenti sanno che dalla bontà dei freni dipende in gran parte il valore delle loro macchine.

L'efficacia di un freno è rappresentata dallo spazio nel quale esso è capace di produrre l'arresto di un veicolo, spazio che in ogni caso è tanto maggiore quanto più alta è la velocità al momento dell'applicazione. Tutti sanno che la fermata istantanea di un veicolo qualsiasi non è mai possibile. La fermata istantanea equivale ad un urto o, ciò che significa lo stesso, alla caduta da un'altezza che è in relazione appunto alla velocità e cresce assai più rapidamente della velocità stessa. Un treno lanciato alla velocità di 90 chilometri all'ora, che urti o che venga in qualsiasi modo fermato all'istante, è come se cadesse da 30 metri di altezza; ma se supera di poco i 100 chilometri è come se cadesse da 45 metri. Questa considerazione basta a far comprendere che più la velocità è alta, maggiore è lo spazio pel quale bisogna far funzionare i freni per consumare con un lavoro di attrito, cioè trasformare in calore perduto l'enorme forza viva raccolta nella massa del convoglio.

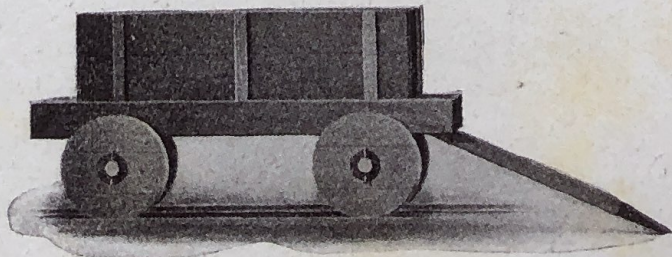
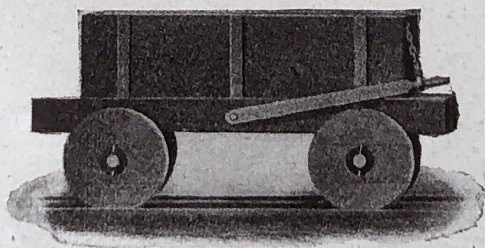
Si comprende pure da ciò, che esiste un rapporto diretto fra l'efficacia dei mezzi di frenamento adottati e la velocità massima normalmente ammissibile su una ferrovia. I treni debbono essere in grado di fermarsi prima di raggiungere un segnale che si presenti a via impedita, cioè nei limiti di spazio che rappresenta in generale la visibilità dei segnali. Se i segnali riescono visibili, secondo effettivamente avviene (tenuto pur conto di certi espedienti, come la segnalazione doppia ed altri su cui ora non è il caso d'insistere) fra i 500 e i 1000 metri, entro questo intervallo bisogna poter fermare. Non è dato, dunque, oltrepassare quella velocità che, coi mezzi di frenamento di cui si dispone, permette di arrestare i convogli in poco più di cinque, seicento metri, la prudenza imponendo sempre un margine, che non è mai di troppo.

Le attuali velocità dei treni (ci riferiamo, lo ricordi il lettore, ai tempi normali, prescindendo dalle restrizioni belliche che rappresentano soltanto una parentesi nella marcia del progresso) non sarebbero state possibili se contemporaneamente non si fossero perfezionati i sistemi di frenatura. In modo

UN' ANTICA CORRIERA INGLESE E IL SUO FRENO.

analogo si può dire che per realizzare un ulteriore sensibile aumento della velocità, si dovranno introdurre ancora nuovi perfezionamenti nei freni. Se ciò non avvenisse, ne risulterebbe abbassato il grado di sicurezza del servizio.

Come nacque il freno? Chi esamina una rappresentazione delle bighe romane, non vi scorge ombra di un qualsiasi apparecchio frenante. Il vocabolo latino *frenum* vuol dire il morso del cavallo (1) e si comprende la ragione di analogia che fece adottare questa denominazione per apparecchi destinati all'arresto dei veicoli, i quali apparecchi nella forma ora conosciuta sorsero assai tardi. Le antiche diligenze erano munite di una scarpa o staffa in ghisa, che si portava sospesa al telaio con una catenella e che, incastrata sotto una ruota nell'abbordare le discese, creava un attrito sufficiente a regolare la velocità. Questo apparecchio, ancor oggi adoperato dai carrettieri delle regioni di montagna, non è un vero e proprio freno perchè serve a moderare l'andatura del veicolo, non a produrne l'arresto subitaneo in caso di bisogno.

La *meccanica* o *martinicca* ora applicata a tutte le vetture ordinarie, e in forma presso a poco uguale ai veicoli ferroviari, è una invenzione relativamente recente, che coincide coll'epoca (1820-1830) in cui, migliorata la condizione stradale, il carreggio si potè esercitare a velocità maggiore di quella consentita dalle antiche pessime strade. La martinicca, che permettendo al conducente di arrestare il veicolo senza abbandonare il proprio posto, cioè anche in modo rapido al presentarsi di un pericolo, è il primo freno vero e proprio, risponde non ad un bisogno relativo al veicolo considerato in sè, bensì ad una esigenza connaturata allo sviluppo della velocità.

I veicoli, che nelle prime ferrovie rudimentali delle miniere inglesi correvano su regoli di legno o di ghisa, ebbero anch'essi dei freni diversi dall'attuale. La nostra figura ne mostra due tipi. Uno consiste in una pertica articolata per una estremità in fianco al veicolo, l'altra estremità della quale veniva lasciata cadere al suolo quando si voleva frenare. Il conduttore posandovi il piede e lasciandosi all'occorrenza trascinare, utilizzava tutto il suo peso ad aumentare la resistenza. L'altro dispositivo, che si avvicina di più al concetto attuale del freno, è rappresentato da un'asta di legno pure articolata al fianco del vagone e che con la mano o col piede veniva premuta contro la circonferenza della ruota.

I PRIMI FRENI APPLICATI AI VEICOLI SU ROTAIE.

(1) Chi amasse fra le cognizioni ferroviarie porre qualche digressione linguistica, ricordi che Dante adopera la parola freno appunto nel significato latino. Parlando di Trajano dice: «*Ed una vedovella gli era al freno*». *Purgatorio*, Canto X.

Stephenson dotò presto la locomotiva di un freno a vapore, rappresentato in altra delle nostre figure, e per un certo tempo i treni non ebbero il freno se non sul tender e sul bagagliaio. Accresciuta la velocità ogni treno dovette avere più veicoli ordinari muniti del freno, cui si diede, come abbiam visto, la forma della comune martinicca: una trasmissione a vite con la quale si spingono contro ciascuna ruota uno o due zoccoli, che prima furono di legno ed oggi si fanno correntemente di ghisa, con molto vantaggio nell'effetto ultimo della frenatura.

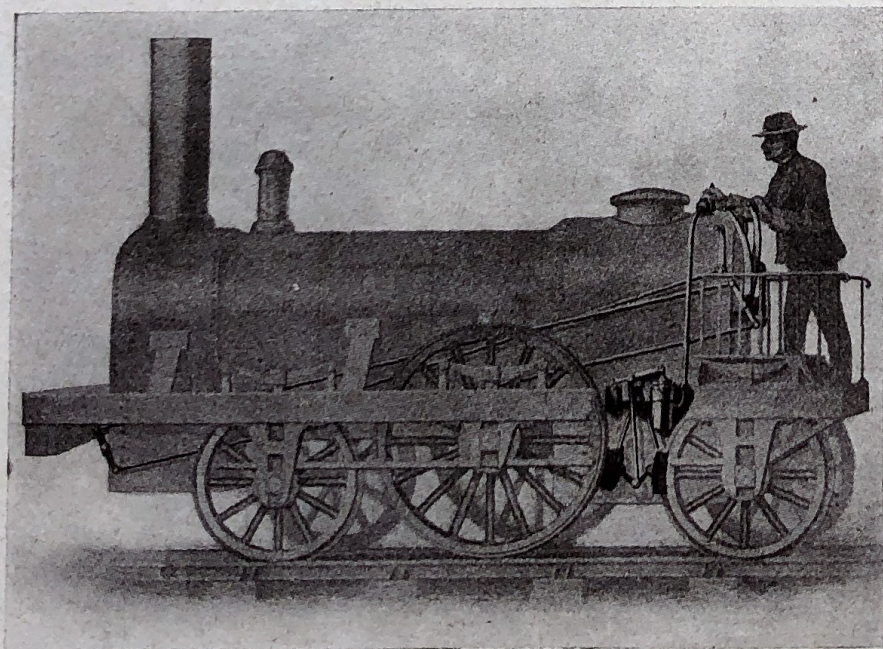
Anche oggi per i treni merci e in generale per i treni a velocità limitata basta il freno a mano. I frenatori distribuiti sul treno ad un certo segnale del macchinista pongono ciascuno in opera il proprio apparecchio: così il treno si arresta.

Ma di leggieri si comprende come l'opera slegata di parecchie persone — sino a sei o sette — non possa riuscire nè sollecita nè simultanea. E tutto ciò a prescindere che, se le condizioni atmosferiche sono contrarie, il segnale dato dal macchinista col fischio della locomotiva può non essere inteso dai frenatori situati verso la coda del treno. Occorre poi un certo tempo (si tratta di pochi secondi, ma in dieci secondi un treno che vada a soli 50 chilometri l'ora percorre 140 metri) perchè lo sforzo del frenatore, convenientemente moltiplicato, giunga contro il ceppo. È facile persuadersi che le velocità attuali dei diretti non avrebbero potuto esser raggiunte se non si fosse trovato mezzo di sostituire a quello indicato altro sistema più efficace di frenamento.

Per toccare i 100 chilometri, che rappresentano la velocità massima più comune sulle ferrovie, occorreva il freno continuo, cioè un freno che, manovrato da un solo, avesse contemporanea azione su tutti i veicoli di un treno. Il freno continuo fu inventato da un grande ingegnere americano (elencando, nell'articolo del mese scorso, i progressi ferroviari di cui andiamo debitori all'America dimenticai il freno e voglio qui farne ammenda) e non vi è viaggiatore, per quanto digiuno di cose tecniche; non vi è fanciullo appassionato di meccanica che non conosca il nome di Westinghouse, reso popolare in tutto il mondo dal suo freno ad aria compressa.

Il Westinghouse, morto nel 1914 a New York, in età non ancora tarda, ebbe le modeste origini di tutti i grandi inventori e pionieri americani. Ai pochi studi supplì con una fervida fantasia inventiva ed una inconcepibile attività. Se il pubblico lo conosce solo pel freno, nel mondo tecnico si sa che egli lasciò l'orma del suo grande ingegno in molti altri rami delle scienze applicate e che fu uno dei più grandi condottieri d'industrie del nuovo mondo.

A soli 20 anni il Westinghouse ebbe l'idea di applicare un fluido alla manovra simultanea dei freni di un treno. Pensò anzitutto al vapore, col quale, come abbiam visto, Stephenson stesso frenava la sua locomotiva. Ma il vapore si dimostrò inadatto perchè inviato in una lunga condotta si condensa e perde pressione. Non scoraggiato il Westinghouse da questa prima delusione, quando lesse in una rivista che gli ingegneri italiani avevano impiegato l'aria compressa pel funzionamento delle perforatrici nel traforo del Cenisio, pensò subito di applicare lo stesso modo di trasmissione alla manovra del freno.

Una pompa a vapore posta sulla locomotiva servì a comprimere l'aria che portata ad una conveniente

IL FRENO DELLA LOCOMOTIVA DI STEPHENSON.

pressione veniva raccolta in un serbatoio, dal quale il macchinista, per mezzo di una condotta posta lungo il treno, poteva inviarla nel cilindro di cui ciascun veicolo era munito. Uno stantuffo chiuso nel cilindro sotto l'azione dell'aria spingeva i ceppi del freno contro le ruote.

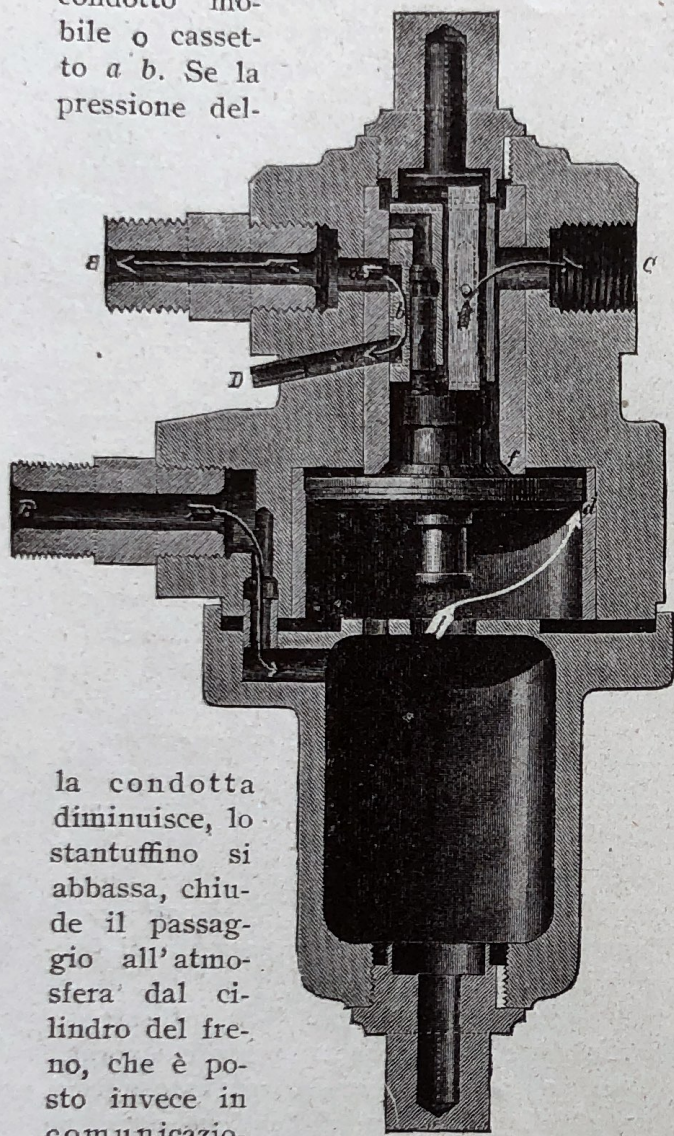
L'invenzione trovava scettici gli uomini del mestiere; ma la fortuna aiutò il giovine inventore. Avendo il treno adibito alla prima prova corso il pericolo d'investire un veicolo abbandonato sulla linea, l'uso del nuovo freno impedì un disastro e questo episodio diede la dimostrazione evidente della utilità del trovato, che ebbe subito grande diffusione e popolarità. L'aria compressa è un agente invisibile come l'elettricità e il fatto che un lungo treno potesse essere arrestato con la semplice manovra di un piccolo rubinetto da parte del macchinista, senza sforzo apparente, mentre prima parecchi robusti operai duravano fatica ad ottenere lo stesso scopo, parve cosa miracolosa. Fu verso il 1870 che il freno ad aria compressa fece la sua comparsa in Europa, adottato dalle ferrovie dell'Inghilterra.

Questo primo freno era quel che si dice un freno diretto (applicato ancora in alcuni casi, come sulle nostre tramvie cittadine) e presentava pei treni composti di parecchi veicoli due inconvenienti. Il fluido partendo dalla locomotiva arrivava successivamente ai varî veicoli impiegando un certo tempo e, se in qualche punto per eccessiva velocità dell'aria si formavano dei vortici o s'incontrava forte attrito, ciò bastava per ritardare la frenatura dei veicoli successivi. Questi urtavano contro i primi già frenati, erano respinti dalle molle e gli attacchi si rompevano. Se poi (ed ecco il secondo difetto) per questa o per altra ragione il treno si fosse spezzato in due su di una salita, la parte del treno rimasta senza macchina sarebbe andata indietro a precipizio senza potersi arrestare. Pericolo che non si corre colla frenatura a mano perchè i frenatori sono distribuiti lungo il treno ed uno va sempre ad occupare l'ultimo veicolo; sicchè ovunque il treno si spezzi la parte distaccata non rimarrà mai senza almeno un freno.

Il Westinghouse si trovò, dunque, innanzi al problema di rendere automatico il suo freno, cioè di fare in modo che la rottura della condotta provocasse il frenamento di tutto il treno e anche di uno o più veicoli che se ne fossero staccati. Fu allora che il meraviglioso inventore creò la famosa tripla valvola con la quale si realizza il frenamento automatico. Il macchinista per frenare non manda più l'aria nella condotta, ma questa è sempre piena d'aria e basta estrarre un po' dell'aria stessa, cioè ridurre la pressione, perchè la tripla valvola metta in comunicazione il serbatoio di cui ogni veicolo è munito col cilindro dei freni. È un sistema indiretto o mediato di comando che trova tante altre applicazioni nella meccanica coi servomotori, nella telegrafia coi *relais* e via dicendo.

La tripla valvola è un organo alquanto complicato, come appare dalla figura riprodotta nella pagina seguente, che ne rappresenta il tipo più semplice, pur esso composto di non meno di quindici piccoli pezzi. Bisogna aggiungere che la sicurezza di funzionamento, ormai pressochè assoluta, di un meccanismo così delicato si basa sull'estrema precisione con cui ciascun pezzo è lavorato. E per spiegare all'ingrosso com'esso agisca, basterà dir la ragione della denominazione datagli. Si tratta infatti di una valvola che ne val tre, compiendo appunto tre funzioni: far venire l'aria compressa dalla locomotiva ai veicoli, cioè dall'unico serbatoio principale al serbatoio di ciascun veicolo; mandar l'aria dal serbatoio del veicolo al rispettivo cilindro del freno, vale a dire frenare; scaricar l'aria compressa dal cilindro del freno e quindi sfrenare.

A questo scopo la valvola è unita al cilindro del freno pel canale *B*, al serbatoio pel canale *C*, alla condotta che corre lungo tutto il treno in *E*, e dà passaggio all'atmosfera in *D*. Il segreto del suo funzionamento sta tutto nello stantuffino che si vede chiaramente nella figura e che è tenuto in alto dalla pres-

sione della condotta; nella qual posizione esso fa passare, attraverso un piccolo giuoco *d f* praticato nella sua camera, l'aria inviata al serbatoio e lascia comunicare il cilindro del freno coll'atmosfera per mezzo di un condotto mobile o cassetto *a b*. Se la pressione della condotta diminuisce, lo stantuffino si abbassa, chiude il passaggio all'atmosfera dal cilindro del freno, che è posto invece in comunicazione col serbatoio, e il passaggio dalla condotta al serbatoio. Ha luogo così la frenatura. Basta che il macchinista rimandi aria nella condotta per ottenere il ritorno alla posizione di riposo che implica la ricarica del serbatoio e lo sfrenamento. Si avverte allora quel sibilo caratteristico di cui è accompagnata ogni frenatura: è l'aria compressa che abbandona il cilindro del freno provocando il rilascio dei ceppi.

LA TRIPLA VALVOLA.

Se, quindi, per un accidente qualsiasi il treno si divide in due, l'aria esce dalla condotta e ciascuna delle due parti si arresta. E un agente qualsiasi del treno può con la semplice manovra di un rubinetto far funzionare i freni. Il segnale di allarme di cui tutte le moderne vetture sono munite è una applicazione dello stesso principio. Tirando la maniglia si apre una piccola uscita d'aria dalla condotta del freno, che, oltre a produrre un fischio acutissimo destinato a richiamar l'attenzione del personale, provoca una moderata azione di frenamento su tutto il treno, che il macchinista stesso si affretta a completare.

***

Creato così questo efficace strumento di sicurezza, non restava che renderlo sempre più efficace perchè i treni potessero diventare sempre più veloci. E il Westinghouse, circondato da una folla di valenti collaboratori, dedicò tutta la sua vita alla ricerca di nuovi perfezionamenti del freno, adattandolo a tutte le esigenze del traffico ferroviario e tramviario. Sicchè si può dire che ogni anno egli mandava fuori una piccola novità che era un passo avanti, risolventesi sempre nella possibilità di aumentare la velocità, fermo restando lo spazio di arresto.

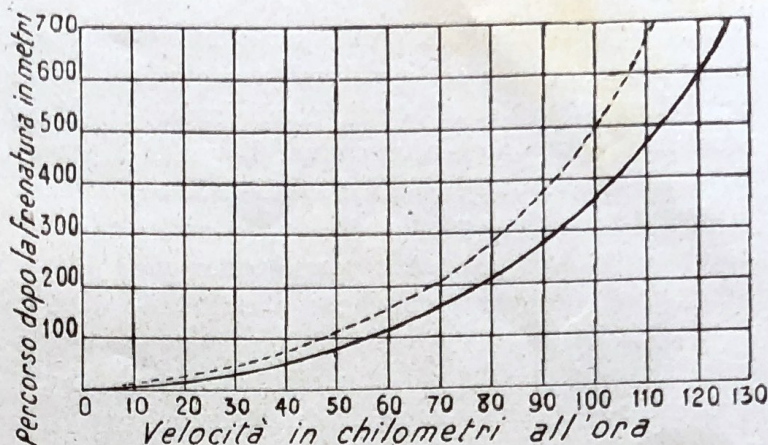
Per quale via si può accrescere la efficacia di un treno continuo?

Prima di tutto rendendo più pronta la trasmissione del comando. Si tratta, come abbiam detto, di movimenti rapidissimi. Tutto il fenomeno fisico della frenatura di urgenza di un treno ferroviario si svolge in trenta o quaranta secondi, sicchè già il risparmio di due o tre secondi nella trasmissione significa molto. Nel freno automatico il macchinista per frenare fa uscire, come abbiam detto, l'aria dalla condotta: perchè il movimento di uscita, cioè la rarefazione dell'aria, si propaghi dalla macchina alla coda del treno, occorrevano quattro, cinque secondi: era troppo. Il Westinghouse riuscì a ridurre questo pur brevissimo periodo di tempo facendo in guisa che nei cilindri del freno andasse oltrechè l'aria del serbatoio, anche quella della condotta: così il movimento si accelera. Il freno automatico ad azione rapida, fondato su questo principio, è quello quasi esclusivamente adoperato sul materiale moderno.

Altro mezzo per rendere il freno più efficace sta nell'aumentare la pressione contro i ceppi. Ma qui si urta in una difficoltà. Se la pressione eccede certi limiti le ruote sotto lo sfregamento dei ceppi si arre-

stano e slittano sulle rotaie: è una cosa ben nota ai frenatori, che cercano in tutti i modi di evitare lo slittamento, l'esperienza avendo dimostrato che in tali condizioni si ha un attrito inferiore a quello che si ottiene lasciando strisciare il ceppo contro la ruota. Tuttavia è stato riconosciuto che il pericolo di provocare lo slittamento si ha solo quando le ruote girano lentamente, vale a dire quando il veicolo sta per arrestarsi. Occorrerebbe, dunque, impiegare una pressione fortissima quando si comincia a frenare per ridurla allorchè il movimento si va rallentando. Cosa assai difficile questa; ma il Westinghouse creò ugualmente il freno ad alta pressione che permette delle frenature efficacissime mediante l'impiego di una pressione circa doppia dell'usuale, che si abbassa dopo alcuni secondi dall'applicazione.

Il diagramma che qui sopra si riproduce indica come, per effetto di tali perfezionamenti, lo spazio di arresto si sia ridotto (la linea a tratti indica l'efficacia dei vecchi freni, quella intera l'efficacia dei freni perfezionati).

Neanche tutto questo parve sufficiente. Volendo andar oltre i 120-130 chilometri l'ora bisognava ancora aumentare la simultaneità del funzionamento dei freni sui vari veicoli, il che non si poteva ottenere se non mediante l'impiego di un mezzo ultra-rapido di trasmissione. E il Westinghouse utilizzò la corrente elettrica, creando il freno elettro-pneumatico, nel quale le valvole triple si possono far funzionare mediante piccoli elettro-magneti comandati a distanza o dal macchinista o da un qualsiasi agente del treno. Si ottiene allora la simultaneità quasi assoluta. In alcuni esperimenti fatti nel 1913 si riuscì ad arrestare treni lanciati a 140 chilometri l'ora in soli 500 metri ed una vettura isolata a 100 chilometri l'ora in 180 metri, risultati che sono realmente meravigliosi e che non potranno passar nella pratica corrente se non mediante un grande sforzo di adattamento. È inutile dire che questi freni perfezionati sono anche apparecchi delicatissimi; perchè possano essere impiegati con successo occorre che ne sia assicurato il regolare funzionamento anche in condizioni meno perfette di quelle che si riscontrano nelle esperienze.

Malgrado questi grandissimi progressi vi è ancora un gran margine a quella che si potrebbe definire l'efficacia assoluta dei freni.

Per esempio, un mezzo semplicissimo per ridurre lo spazio di arresto è quello di sparger sabbia sul binario all'atto del frenamento. Spargendo la sabbia si rende pressochè impossibile lo slittamento e si può creare un fortissimo attrito contro le ruote, spingendovi i ceppi ad elevata pressione. Peccato che, come la virtù incontra tanti ostacoli sulla sua via, così le buone idee debbano urtare contro le infinite piccole difficoltà pratiche di applicazione. Avendo a disposizione dell'aria compressa, mandare un getto di sabbia sulle rotaie è cosa in sè di una facilità elementare; tuttavia i tentativi finora fatti sulle tramvie hanno dato risultati incerti. Ci si arriverà, noi riteniamo, ma dopo una serie di nuovi sforzi, atti a raggiungere un requisito che è nulla e che è tutto, che non si può definire, ma che ha importanza capitale: chiamiamolo la praticità. Avviso agl'inventori!

***

E se le velocità ferroviarie dovranno ancora elevarsi di molto occorrerà risolvere un problema che da tempo affatica i costruttori ferroviari, ma non ancora sembra avviato alla soluzione. Si tratta di porre in relazione diretta il segnale col freno, così da ottenere l'arresto del treno senza l'intervento del macchinista.

Oggi, in sostanza, colle velocità adottate vi è un certo margine fra la distanza di percezione del segnale e la distanza di frena-

tura: aumentando la velocità questo margine tende a sparire od a ridursi, tanto più se si tien conto che contrarie condizioni atmosferiche possono sia attenuare la visibilità, sia aumentare il percorso di arresto, rispetto a ciò che sono queste due quantità nei casi normali. Si rende perciò tanto più necessario premunirsi da quella accidentalità che in linguaggio tecnico si dice il mancato rispetto ai segnali, accidentalità che può essere la conseguenza di disattenzione, sia effetto di imperfezione dei mezzi.

Un sistema per far fronte al pericolo che il macchinista non scorga il segnale a tempo può esser quello di far ripetere la segnalazione sulla locomotiva per mezzo di un contatto di rotaia che entri in azione al transito della locomotiva stessa; ma fu detto che così si abitua il macchinista a non prestare attenzione. Meglio è, se all'azione automatica si vuol ricorrere, far qualche cosa di più radicale.

Pensate ad un apparecchio posto sul binario a conveniente distanza dal segnale che, quando il segnale fosse all'arresto, agisse sul freno all'atto del passaggio del treno. La sicurezza non sarebbe più basata sulla visibilità del segnale, nè sull'attenzione del macchinista, bensì su un'azione meccanica che dovrebbe risultare sicura ed immancabile. Col progresso oggi raggiunto in tutte le applicazioni del genere, la risoluzione di un simile problema sembra la cosa più facile di questo mondo: eppure tutti i tentativi sinora fatti non sono giunti a risultato pratico. Non basta — sia detto e ripetuto questo per tutte le applicazioni ferroviarie — raggiungere lo scopo, ma bisogna raggiungerlo in modo assai preciso e assai sicuro, direi quasi con infallibilità. E, invero, se si adottasse un mezzo imperfetto presentante un certo numero di probabilità di fallire, tanto varrebbe continuare a fare assegnamento sull'opera umana, anch'essa soggetta ad errare, ma dotata di qualità positive che nessun meccanismo può possedere.

***

In fatto di freni le nostre ferrovie sono in ottime condizioni.

All'epoca delle Convenzioni vi fu un momento in cui le due Società Continentali non riuscirono a mettersi d'accordo sul tipo di freno continuo. La Rete Mediterranea usava il freno Westinghouse, l'Adriatica altro tipo di freno continuo detto *a vuoto* perchè funziona non coll'aria compressa, ma con aria rarefatta, cioè a pressione inferiore a quella atmosferica. Il governo impose l'unificazione e il freno Westinghouse fu adottato per tutti i treni diretti. Coll'esercizio di Stato il freno continuo fu esteso anche ai treni accelerati e ad alcuni treni omnibus. Prima della guerra la percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori si aggirava intorno ai 200.000 chilometri: di questi ben 160.000, cioè l'80 per cento, spettavano a treni muniti di freno ad aria compressa.

Abbiamo mostrato che il freno è la base della sicurezza: ora possiamo affermare che da questo punto di vista il nostro servizio ferroviario non la cede ai migliori d'Europa.

FILIPPO TAJANI.

IL TURISMO viene considerato in genere come un fattore di ricchezza. Ciò è la verità, ma una parte della verità.

Ve n'è un'altra di importanza maggiore: il turismo è un'arma di conquista. Il popolo che sa bene accogliere il viaggiatore se ne guadagna la stima.

Promuoviamo il progresso turistico e non soltanto accresceremo la ricchezza e il benessere nazionale, ma lavoreremo altresì a procurare all'Italia più largo tributo di considerazione e di amore nel mondo.

L'INDUSTRIA DEL FORESTIERE NEL TRENTINO

ORGANISMI LOCALI

AZIONE GOVERNATIVA NEL PASSATO

Continuando ad illustrare i problemi turistici del Trentino, con la competenza che gli viene dalla perfetta conoscenza di uomini e cose e dai lunghi anni trascorsi in opere feconde di bene, Italo Scotoni parla oggi dell' industria del forestiere nella regione che le nostre armi vanno a poco a poco redimendo dal giogo austriaco. Con chiara efficacia lo Scotoni dimostra da quali ragioni fu consigliata, nel Trentino, l'industria altrove già fiorente, ed esamina, poi, le difficoltà, le diffidenze, gli inciampi di ogni sorta, fra cui dovette attuarsi. La costanza posta dai trentini nella valorizzazione delle bellezze e delle risorse della loro terra, merita invero d'essere ammirata ed imitata.

RAGIONE E ORIGINI.

Può ammettersi che altrove *l'industria del forestiere* siasi aggiunta e curata quale un completamento a tutte le altre iniziative e risorse, alle quali già l'alacre mente umana e l'operosità delle genti eransi date.

Nel Trentino, invece, quello di sfruttare la natura tanto ricca e generosa fu iniziativa dei singoli, che si tentò poi di coordinare e svolgere di conserva, secondo un criterio moderatore, per tentare qualche cosa che si sostituisse, per il generale vantaggio, ad altre iniziative che lassù mancavano o, per circostanze speciali, non avevano potuto attecchire e svilupparsi, oppure, formatesi, si erano infrante contro mille difficoltà.

Finchè non era stato segnato l'iniquo confine — colle barriere doganali — creando non lieve inciampo al libero scambio con la Lombardia ed il Veneto, che il Trentino abbracciavano amorosamente (per 315 km.

— dei quali 138 verso la Lombardia e 178 verso il Veneto), vi erano nel Trentino industrie fiorenti.

Concerie e fabbriche di carta a Rovereto, dove pure, 44 anni or sono erano occupati bene 2400 operai in 16 filande, in 23 torcitoi con 67.428 fusi, e in fabbriche di velluti e seta; altre fabbriche di velluti erano ad Ala; vetrerie nelle Giudicarie; fabbriche di chiodi e cappelli in valle di Ledro, ecc.

Tutto ciò dovette deperire o cessare, per le difficoltà di sbocco sui naturali mercati e per la impossibilità di vincere la concorrenza all'interno.

Intorno al 1870 toccavano al paese varii flagelli agricoli, che danneggiarono il raccolto dell'uva o menarono strage fra gli allevamenti dei bachi da seta.

La crisi economica che ne derivò, dal 1870 al 1890, perdurò di poi, per quanto mitigata, favorendo purtroppo la corrente dell'emigrazione.

Tuttavia, trasformando opportunamente le culture del suolo, il Paese tentò sollevarsi e si andò ricostituendo la coltura del gelso, dei bachi da seta, dei prati artificiali e delle frutta. Attentamente curata e causa di guadagno fu ancora la coltura della vite e sviluppo trovarono eziandio il commercio di legnami, la pastorizia e l'allevamento di bestiami.

Nel 1890 erano nel Trentino 85.772 capi di bestiame bovino; 40.022 di ovino e 31.832 capre. A 584 sommavano le malghe con una media di 54.700 capi di grosso bestiame durante i mesi caldi!

Nel 1892 si produssero circa 665.700 metri cubi di legname per Cor. 3.640.000 di reddito.

La media dei bozzoli era di kg. 3 milioni; ciò che allora, al prezzo medio di Cor. 3 al kg. significava Cor. 9 milioni! Erano in media 750.000 ettolitri di *graspato* all'anno, pari ad una rendita oscillante fra i 12 e i 19 milioni di corone! Tutti segni evidenti dell'industre capacità della gente e della bontà della terra, sicura fonte di forte guadagno.

Però, specie dopo che difficoltà, restrizioni di governo e circostanze diverse contribuirono a rendere meno facili e sicure queste fonti, esse non erano sufficienti a sollevare adeguatamente le sorti di un paese assai popolato (si pensi che nelle varie anagrafi la densità assoluta della popolazione oscilla fra i 55 e i 60 abitanti per kmq.; sui 1313 km. che sono realmente abitati dei complessivi km. 6330, si hanno 260 persone in media ogni kmq!), travagliato da crisi agricole ed economiche, i cui 368 comuni vedevano enormemente gravati i loro stremati bilanci (ricordiamo che fino al 1908 essi avevano *dovuto* spendere per le sole vie di comunicazione ben 9.650.000 corone!), che era amministrato dalla violenza del più forte, a cui poco o nulla era concesso dalle superiori Amministrazioni, mentre tutto era impedito, ogni iniziativa soffocata, ogni progresso inceppato! Era logico, adunque, che nell'industria del forestiere — altrove fiorente e ragione di forte lucro — si cercasse dai trentini, tanto generosamente favoriti dalla natura, una via per migliorare le condizioni locali.

REDDITI PROMETTENTI.

Risulta dalle statistiche che nel 1890, per il concorso forestieri, l'intero *Tirolo* (come era dal Governo chiamato) ebbe un reddito di Corone 14.020.702, estendendo il calcolo a solo 128 comuni (come allora si fece) e senza contare il guadagno per noleggio di vetture, cavalcature e guide alpine. Innsbruk trasse da questa industria, in quell'anno, Cor. 2.658.614: e Bolzano (con Gries e Dodiciville) Cor. 2.696.716: e Merano (con Maia e Maia di sotto) Cor. 4.274.700. Mentre il *Trentino* tutto, toccava all'incirca cifra pari a quella della *sola* capitale della provincia, in Cor. 2.854.000! E precisamente *Arco* sola figura per Cor. 1.622.000 e l'intero Capitanato con Riva per Cor. 1.884.000. La Valsugana per 770.000 Cor., il Capitanato di Trento per 280.000, quello di Cles per 254.000 e fra tutti gli altri va ripartito il resto!

Perchè non dovevano tendere pure i trentini a sfruttare le bellezze del proprio paese, così da ricavare da esse più che delle semplici soddisfazioni estetiche?

Dovevamo temere la concorrenza, forse, per arrestarci sulla via dell'augurato progresso? Se la Svizzera ha i laghi che ne formano attrattiva fortissima, noi abbiamo, oltre a questi, le Dolomiti suggestive, che come in una tavolozza superba, ripetono i più audaci colori, le tinte più strane!

Se il Tirolo propriamente detto ha prati verdeggianti e fioriti, noi abbiamo zone dalla più ricca e svariata vegetazione.

Se oltre il Brennero vi sono colossali ghiacciai e vette superbe, noi, pur non mancando

di queste, abbiamo in più un cielo che è un perpetuo sorriso, un sole che illumina dei colori più belli ghiacciai, creste, scogliere di monti e boschi. Perchè indugiare ormai?

L'ORGANIZZAZIONE.

Io non starò a riferire tutto ciò che per avviare l'industria stessa del forestiere, fu fatto lassù. Avrò occasione di ricordare meglio come nel 1888 sorgesse la prima società del genere. Il Governo austriaco allora non pensava a cose del genere e meno che meno vi avrebbe pensato per noi: era iniziativa affatto locale, e come troppe altre era destinata a finire senza toccare la mèta.

Eguale risultato ebbero gli sforzi della Camera di Commercio di Rovereto che mirava a creare una federazione trentina, sussidiata dalla Provincia. La Dieta provinciale di Innsbruk nel novembre 1889 assegna al *Landesverband der vereinigten Kur u. Fremdenverkehrs-vereine in Tirol* annue Corone 3000 per tre anni e vota Cor. 1400 alla *Federazione* propugnata dalla Camera di Commercio, che si forma poi col nome di *Società per l'incremento dei forestieri*. Mercè l'opera degli interessati e l'azione tenace, specialmente sotto la presidenza di A. Tambosi, si studiano ottime iniziative, ed in parte si attuano; però nonostante il promettente sorgere della istituzione, non tarda, dopo pochi anni, il fatale tramonto. Causa principale di questo, il continuo mutamento di sede della società. Perciò la Camera di Commercio ancora si adopera e tenta di avocare a sè l'organismo. Non arrivandosi però ad una definitiva conclusione, vediamo nel 1905 levarsi audace da Trento la voce che chiama a raccolta i volonterosi, per fondare — con sede stabile in quella città — la «*Società per il concorso dei forestieri nel Trentino*».

***

È voce di fede tenace e di forza vera: la lancia Cesare Battisti. È invito a raccolta per costruire ed abbattere insieme, per lavorare e combattere. Il Governo — come in tutto ciò che può arrecare vantaggio e decoro al Trentino — trascura anche in questa industria dei forestieri il proprio dovere ed i diritti nostri — aiuta solo il Tirolo propriamente detto e per esso l'associazione tirolese, che della parte italiana della provincia sol si ricorda per recare ad essa danno morale e materiale. Conviene *fare e fare energicamente da soli e da sè*, col proprio lavoro dando impulso e beneficio, neutralizzando e distruggendo l'opera degli avversari per sentimento di livore antico, per stimolo di locali e personali interessi. Cesare Battisti invita ed è ascoltato da tutti: la società si costituisce e lavora. Quando nel 1888 si fondava la prima «Società degli albergatori trentini» plaudendo, la stampa locale raccomandava «praticità, concordia *e il dovuto riguardo allo spirito del Paese*»: la società successiva «per l'incremento dei forestieri» aveva rifiutato l'intervento proprio ad una esposizione provinciale tenuta in Innsbruk. Dico ciò per osservare che, sebbene nel campo degli interessi, le società sentivano sempre il bisogno di tutelare e salvaguardare il sentimento italiano del Paese, e quella che nasceva per l'impulso del combattente impavido e generoso per gli ideali della Patria, aveva innanzi a sè qualche cosa di più che un programma: aveva l'uomo dalla volontà ferrea, capace di sapere quello che voleva, non solo, ma di volerlo superando ogni più ardua difficoltà.

Ed io, che di Battisti fui fido compagno di lavoro, non posso esimermi (non solo per pensiero di intima, profonda amicizia, ma pure per sentimento di dovere sincero) dal ricordarlo per l'opera intelligente e gagliarda, da lui svolta anche in questo campo, nella sua attività molteplice.

LE DIFFICOLTÀ DALL'ALTO.

Non era un lavoro facile il nostro e quello del paese. L'opera svolta fino allora, e sempre, dagli Enti che pure dovevano pensare a noi, era stata solamente osteggiata. Impregnati di odio malsano, non capivano che con l'offrire al forestiere anche le bellezze della regione nostra, si sarebbe riusciti (per un opportuno scambio) ad aumentare di certo pure la *loro* clientela. Governo e *Landesverband* tirolese si erano mostrati tenaci nel male. Avevano accarezzato gli egoismi facili e lo spirito, ahimè, non insolito ovunque, di concorrenza degli interessati nell'Alto Adige, per quanto, a dir vero, non godessero presso quelli stessi soverchia fiducia. Bolzano, Merano ed altri luoghi prosperarono con vero vigore, e si vollero ele-

varli quasi a muraglia di divisione, per isolare ed abbattere noi. A Bolzano si faceva finire il.... mondo, e però (caso strano!) pure quell'Austria, che pure ci teneva stretti e, sopra a noi, mirava a Verona e più oltre! Le combinazioni degli orari di qualunque specie erano fatte ai nostri danni, ai nostri danni eran compilate le guide, gli opuscoli di propaganda, le cartine geografiche, la più modesta illustrazione o descrizione dei luoghi. I treni migliori (più rapidi e diretti e perciò colla clientela più vantaggiosa) o finivano o sostavano più a lungo a... Bolzano: gli orari erano combinati così da far riuscire disagevole fermarsi nella città del Concilio e di... Dante, o nella patria di Rosmini! Le guide *Baedeker* segnavano a modo loro, coi loro nomi esotici, con i loro accenni intesi a rinnegare, ciò che Goethe aveva pur visto e menzionato! Le pubblicazioni del *Landesverband* riunivano sotto la generica denominazione di *Tirolo* tutto e tutti in un fascio, che non era e non poteva essere di concordia neppure nel campo di interessi che avrebbero fors'anco valso a dare agio ad una tregua per intendersi e completarsi.

Già nel luglio 1890 il giornale nazionale l'*Alto Adige* aveva proclamato «doversi abbandonar l'abitudine di attender la manna dal cielo sotto forma di sussidi governativi e provinciali senza nostra diretta partecipazione» e «non doversi aver troppa fede nell'azione impersonale di corpi estranei agli interessati»: i fatti lo avevano sempre provato. E ben lo sapevano quelli che nel nome e per i diritti del Paese impegnavano lotta e intendevano lavorare!

Propaganda attiva fu fatta per accrescere ognora più il numero dei soci: assidua agitazione con continui contatti e rapporti con questi: convegni periodici fra interessati, deputati, comuni e associazioni per discutere i problemi diversi. — Pubblicazioni importanti, guide del Trentino, opuscoli di propaganda in Italia (Esposizione di Milano) e all'estero. Memoriali continui al governo: cura per lo studio e la risoluzione dei vitali postulati trentini. Atteggiamento di controllo sull'opera tedesca in genere sempre. Impianto di un ufficio di informazioni a Trento, che sviluppò attività indiscussa e proficua. Poco dopo la sua costituzione la società poteva trasformarsi in vera *federazione*. Come tale potè lusingarsi per un momento di aver veramente ragione sugli avversari e poter ottenere appoggi materiali: e per l'azione sua in quel periodo può vantare la fine del nefasto *Landesverband* di Innsbruk. La quale fine purtroppo si risolse in una semplice finta, chè cessando l'opera sua quella associazione, *come tale*, potè *di fatto* continuare, mutando casacca, nel nuovo organismo governativo.

* * *

I Trentini avevano faticosamente altra volta lavorato a riunire tutte le forze in un unico fascio — azione e propaganda generale, perchè favorisse col paese i singoli. — Il Governo austriaco accolse il progetto mefistofelicamente preparato dai «tirolesi» prima di sciogliere la loro associazione provinciale (la provincia del Tirolo fu la prima a fare l'esperimento e... *pour cause!*): il motto «*divide et impera*» riebbe ancora valore: e di fronte a noi si pensò a far divergere anzichè convergere, a discentrare anzichè accentrare come noi avevamo fatto.

Mentre noi potevamo senza ira e rancore, ma pure senza punto rimpianto recitare il *de profundis* alla società tirolese, giunse il colpo.

Lo Stato accentrò in sè tutti i diritti ad ogni controllo, imponendo quell'organismo che vedremo di poi. La federazione Trentina traballò per un istante, ma non morì. Parve possibile ciò, in un momento di eccessiva fiducia in certuni e di scoramento in altri: ma la corrente che con Battisti aveva voluto e fatto, si ribellò. Se ora la federazione non esiste più, lo si deve ad un decreto di scioglimento in previsione della guerra: però essa durò e accennava col suo atteggiamento a dar filo da torcere.

BUROCRAZIA INGOMBRANTE.

Ho detto che il Governo e Innsbruk avevano mirato a discentrare il lavoro in paese. Infatti a seconda dei capitanati (distretti) furono nel Trentino distribuiti 7 enti locali (erano in numero di 17 in tutta la provincia), i quali facevano capo al *Consiglio regionale* con sede in Trento — mentre tutti, con questo e gli altri 10 nella provincia, facevano capo al *Consiglio provinciale* in Innsbruk.

Compito degli enti locali era di *riscuotere le tasse* (era imposta una tassazione per

gradi ai comuni, enti, interessati, luoghi di cura) e *passarle ad Innsbruk* che pensava poi... a distribuirle, *di preparare proposte, iniziative* da discutersi *ad... Innsbruk*: di dove fioccavano promesse e lusinghe molte e continue, ma punto fatti e dove ancora dovevano venire rivedute e corrette (*ad usum Pangermania?*) fino le eventuali pubblicazioni sul paese nostro!!

PER UNA INESATTEZZA.

E giacchè accenno a questo ente di « previdenza e provvidenza governativa austriaca » — per quanto l'accenno che sto per fare abbia forse a perdere sapore di attualità quando sarà pubblicato —, si permetta che mi richiami ad un opuscolo che L. Picarelli, ha lanciato col titolo « *Uno dei problemi del dopo guerra* ». Prendendo le mosse da un articolo del sen. Ferraris, il Picarelli vuole esaminare l'azione governativa a favore dell'industria del forestiere, anche per parte dell'Austria.

E scrive in merito: « Colla legge provin-« ciale del 5 gennaio 1911 veniva costituito « il *Consiglio provinciale di concorso fore-« stieri nel Tirolo* che si ripartisce in tre « *Consigli regionali* e in diciassette *Consigli « distrettuali*.

« Per dare un'idea della loro disponibilità, « basti conoscere che il solo *Consiglio re-« gionale per Trento* riceveva *una dotazio-« ne di 30.000 corone dallo Stato e 30.000 « corone dalla provincia*, oltre a sovvenzioni « permanenti dalla Camera di Commercio « e di Industria e da altre corporazioni ed « istituzioni ed oltre al contributo varia-« bile, a partire da un minimo di otto co-« rone all'anno, corrisposto dagli interessa-« ti » (dei quali fa seguire l'elenco secondo la legge). — E qui devo rettificare.

A far parte del Consiglio regionale di Trento (composto di ottimi patriotti che si erano sacrificati a quella bisogna per evitare il peggio e sperando di poter forse un giorno reagire meglio così) stavano il Segretario, il vice Presidente e il Cassiere della federazione nostra trentina.

Posso dire quindi con cognizione di causa: tanto maggiore, evidentemente, quando aggiungesi che il cassiere della *federazione* nostra fino agli ultimi tempi quasi, era pure cassiere del *Consiglio regionale*, ed io pure, presidente della prima, ero socio dell'altra, mentre Battisti, segretario sempre della prima, era nella direzione del Consiglio regionale!

Quanto al contributo dei soci osserverò che questo non era certamente eccessivo, visto che cura dei trentini fu quella di non scendere *sotto il minimo di legge* necessario a mantenere *a Trento* il diritto al Consiglio regionale, ma mancò il fervore di portare nuovi soldi ad... Innsbruk.

Ma quello che meglio conta rettificare è che *mai* al Consiglio regionale di Trento furono accordati in dotazione 30 mila corone dallo Stato e 30 mila corone dalla Provincia!

Bisognerebbe supporre che ad Innsbruk e a Vienna fossero impazziti e, in tale caso si deve ammettere che... la pazzia sarebbe tornata a danno, non a vantaggio nostro! Quando il ministro Gessmann, cui avevamo fatto visitare buona parte della regione trentina, al Pordoi fu lasciato da noi (in un momento che poteva sembrare buono e sincero), ebbe a dire a me e ad altro collega parole che valevano *a garantirci indipendenza dal Tirolo nella nostra azione e sicuri sussidi dal Governo per l'opera nostra*: come risposero i fatti di poi? Tremila corone di sovvenzione (e non subito) non si sa se destinate a rifondere le spese per i ricevimenti o per rendere meno ostica la pillola dolorosa della costituzione del nuovo Ente governativo — destinato a funzionare in prova nella provincia nostra ed a danno nostro anzitutto. Come ammettere che, se tanto aveva fatto il Ministro, legato da promesse, i tedeschi del Tirolo, che erano legati da un passato di odio e di accanimento contro noi, arrivassero a tanta.... esagerazione di disinteresse e di giustizia a riguardo del Trentino?

Un ricordo, a riprova, e poi finisco. Ero stato invitato ad una importante sessione di un comitato regionale dell'ente istituito dal Governo, nella mia qualità appunto di rappresentante della federazione trentina.

Le iniziative al solito si presentavano numerose, ma facevano difetto i mezzi. Fu allora che uno accennò (parmi) a 60 mila corone che dovevano venir assegnate al *Consiglio provinciale di Innsbruk*, delle quali

per la solita chiave distributiva in uso, 20 mila avrebbero dovuto passare al Trentino. Era presente, per diritto, il capitano distrettuale, certo de Gabòs... la presenza del quale non impedì che i commenti incominciati col sorriso eloquente di uno spirito acuto e profondamente sarcastico, si estrinsecassero in una amara risata generale, che pareva un punto interrogativo fatto di apprezzamenti feroci... Il Presidente della riunione tagliò corto con una sortita di spirito sano: «Stiamo seri, via, non dividiamo la pelle dell'orso, prima di averlo preso».

Il rappresentante governativo de Gabòs, col suo silenzio, parve annuisse a questa giusta osservazione (1).

L'azione governativa meritò sempre il commento fatto allora. Altro che 60 mila corone al Consiglio regionale di Trento!

***

E con questo spunto a rettifica, ho finito anche l'argomento che mi ero imposto per oggi. Quando con altri articoli si sarà trattata più ampiamente la materia, sarà forse il caso di suggerire ciò che il Governo italiano, Enti e interessati dovrebbero fare per l'industria dei forestieri nel Trentino. Prima non credo.

ITALO SCOTONI.

(1) Parte delle persone presenti alla riunione allora, a cominciare dal Presidente, sono nel Regno, e potrebbero confermare.

VANDALISMO

Se malgrado l'eccezionalità del tragico momento in cui mosse i primi passi, questa nuova Rivista venne accolta, lo si può dire, con unanime simpatia ed interesse, sì da costituire ciò che suole chiamarsi *un successo,* lo si deve principalmente al fatto che essa interpreta fedelmente, senza falsi pudori, senza reticenze, coraggiosamente, l'opinione di una collettività numerosissima di ben pensanti, di Soci del T. C. I., di gente che ama realmente il proprio paese ed ebbe campo nei suoi pellegrinaggi in casa propria ed all'estero, di osservare, confrontare e lamentare.

Era tempo che si ponessero a nudo le tante piaghe che ci affliggono e si cercasse di porvi riparo; era tempo che si additasse ai governanti ed a tutti gli interessati, le lacune ed i rimedi; era tempo infine, che si facesse conoscere l'Italia agli italiani, sotto l'aspetto utilitario-turistico e si ponessero in grado di far valere i tesori, dei quali fu con essi eccezionalmente prodiga madre Natura.

Il proseguire serenamente questa propaganda nazionale, mentre il calcagno turco-alemanno profana un lembo sacro del nostro suolo, è opera di alta morale, dimostrazione suggestiva di fronte al mondo intiero, delle virili risoluzioni che ci consentono la tranquilla *fiducia* nel nostro avvenire; è dimostrazione eloquente dei sentimenti di cui è materiata l'anima italiana.

I valorosi collaboratori, che si sono stretti attorno a *Le Vie d'Italia* per lo sviluppo del turismo nazionale (di questo arduo problema che tutti involge i più vitali interessi morali e materiali della Nazione), stanno trattando con sincero amore e adeguata competenza i diversi argomenti: io tolgo licenza di prospettare sommariamente alcune melanconiche osservazioni che riflettono, in via generica, alla maggior parte dei quesiti che sostanziano il programma di questa pubblicazione.

Esse vertono su quella specie di vandalismo, di ribellione sociale — deprecato molte volte dalla *Rivista mensile* del nostro Sodalizio — a quella lue longinqua ed endemica che deturpa, salvo rare eccezioni, l'intiera penisola e comprendiamovi pure le isole, che saremo nel vero.

Molte volte il morbo si limita alle forme più benigne — grafomaniache — e si caratterizza contentandosi di scarabocchiare manifesti ed avvisi al pubblico, col mancare di rispetto al candore più o meno immacolato dei muri, degli assiti, dei monumenti, con iscrizioni sciocche o sconce; o pure incidendo sui banchi della scuola, sui tavoli delle stazioni, degli uffici, ovunque faccia difetto la sorveglianza, figure idiote, motti scurrili, nomi propri — che non andranno certo alla posterità — ed arriva sino al non curante disprezzo dei luoghi pubblici o privati, malmenando, calpestando prati ed aiuole, strappando fiori, schiantando rami... per il solo gusto di guastare e far dispetto.

In certi casi poi la malattia ha un decorso più grave, assume fenomeni bellùini, diventa una foja distruggitrice che si esplica nell'*innocente* tagliuzzamento dei cortinaggi, dei tappeti, della biancheria che capita loro sotto mano, negli alberghi, nelle trattorie,

nelle vetture ferroviarie o nelle sale di ritrovo — quando i poveri ammalati non si contentano di asportarne, così, per sollazzo, tanto per fare qualcosa, Dio buono, cartellini smaltati, tendine, viti, maniglie, chiavi, lampadine, tutto quello che si può tirar via in fretta ed alla chetichella.

Nei suoi ultimi e più terribili stadi, il malore arriva a far commettere devastazioni demoniache, infrangendo fanali, abbattendo balaustrate, vasi, cancelli, cartelli *réclame* od avvisatori (come quelli stradali del Touring), schiantando, imbrattando, deturpando sedili e panche, statue, templi e non risparmiando nemmanco i sacri recinti dei defunti.

Ognuno di noi, se non è stato testimone oculare di simili prodezze, per lo meno ne avrà visto le cento volte gli effetti, nelle città, nei borghi, nelle stazioni balnearie e climatiche e persino in alta montagna — e si sarà trovato ad arrossire dalla vergogna vedendo la smorfia di disgusto di qualche inglesina, o sentendo le amarissime ma giuste osservazioni del forestiero, indignato da tali vergogne.

Senza tema di esagerare, si può dire che questo scempio iconoclasta è un non invidiabile privilegio riservato al nostro paese.

Non parliamo della Svizzera, ove ogni abitante, ogni nativo, dal più umile al più evoluto, porta il suo contributo per rendere gradito il soggiorno e il paesaggio al viaggiatore; non parliamo dei popoli del Nord, dall'Olanda alla Danimarca, dall'Inghilterra alla Svezia-Norvegia, ecc., ove è innato il culto, ove si ha come una scrupolosa religione per la pulizia, la decenza, il decoro, per le città e le campagne, per le opere d'arte come per i fiori e le piante, per gli uomini e gli animali, per tutte le esigenze sociali, per tutto ciò che forma il patrimonio individuale e della nazione — ma andiamo anche in paesi più a noi affini — in Spagna od in Francia e non avremo certo a lamentare, niente che lontanamente si avvicini alle pertinaci, chiamiamole, manifestazioni di... *esuberanza,* dianzi, solo per sommi capi, accennate

E giova ricordare, per darci un altro colpo di frusta, che esse sono perpetrate non esclusivamente dalla ragazzaglia incosciente, ma altresì da giovinastri e pur troppo da adulti non digiuni di studi, non appartenenti alle infime classi — tutti affetti dalla stessa tabe, con una edificante unità di intenti — come se un tacito accordo li unisse tutti in un fascio compatto, in una vasta associazione, con una parola d'ordine unica, una sola bandiera, un unico programma da un capo all'altro d'Italia.

È un mezzo anche quello, per dimostrare l'indipendenza personale, lo spirito di rivolta e ribellione alle leggi che dovrebbero regolare l'umano consorzio, è sopra tutto un mezzo assai buono per rendere antipatico il soggiorno nei luoghi di cura e di svago. Poi che all'albergo, anche se di primissimo ordine, si rimane tutti il meno possibile; si passeggia, si gira, si fanno gite ed escursioni da mane a sera a pena il tempo e la salute lo permettano.

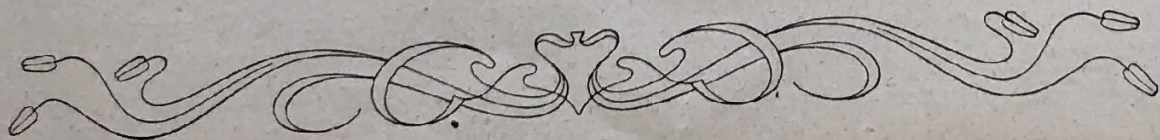
Non è possibile che *la più bella delle nostre industrie,* si sviluppi, si perfezioni nei suoi complessi organismi ed assurga alla dignità che il progresso e la civiltà le assegnano, se l'ambiente in cui deve prosperare ed affermarsi non si trova con essa all'unisono, non risponda alle esigenze di un popolo veramente civile.

Anche in questo campo, è tutta una educazione morale da rifare; educazione che deve prendere le mosse dai primi anni dell'adolescenza, direi quasi dagli asili infantili e perseverare nella sua propaganda, accompagnando il giovinetto nelle scuole, nelle vie, nei campi, penetrare nelle case, nelle officine, nelle caserme, nelle chiese; chiamando a l'arringo maestri, suore, clero, medici condotti, amministrazioni comunali, guardie di città e campestri, istitutori e professori, ufficiali ed artisti.

Occorre formare un'anima nuova alle masse — agli umili lavoratori — ai giovani di ogni ceto, insegnando, da quando si ha l'uso della ragione, ad avere un *ideale,* ad amare sopra ogni altra cosa la *Patria* e tutto quello che può renderla grande, bella, ricca, rispettata ed invidiata.

Occorre che i Ministeri, cominciando da quello dell'Istruzione e dell'Agricoltura, sfrondando programmi e postulati dal molto superfluo, diano largo sviluppo a questo ramo importantissimo dell'umano sapere ed arrivando sino alle università vi istituiscano — ritornando indietro di 22 secoli — cattedre aristoteliche di etica e di eutrapelia, insegnando ai giovani a non essere nè buffoni, nè selvatici, nè servili, nè screanzati, ma gente educata in ogni occasione della vita; non trascurando cattedre di aliadofilia pratica e moderna, per educarli a divenire valevoli assertori e facitori degli interessi nazionali.

Così soltanto, a mio debole avviso, potremo debellare quella forma di xenofobismo che serpeggia sotto le ceneri, istigato da mille preconcetti e dalla più crassa ignoranza; così soltanto potremo integrare il programma che chiama il popolo d'Italia «*alla riscossa*»: il programma de *Le Vie d'Italia.*

PAOLO STACCHINI.

La trazione elettrica con accumulatori.

Chi non ricorda gli esperimenti fatti nel 1900 sulla linea Milano-Monza colla trazione elettrica ad accumulatori? Quegli esperimenti diedero, come si sa, risultati ritenuti non soddisfacenti e vennero abbandonati. Eppure, in astratto parlando, il sistema ad accumulatori rappresenta il sistema migliore di trazione elettrica, perchè prescinde da quell'elemento costoso ed imbarazzante che è la linea aerea o la terza rotaia.

L'insuccesso di allora non vuol dire affatto che gli accumulatori siano da proscriversi totalmente dagli impieghi di trazione. A parte che anche nella tecnica degli accumulatori si van facendo dei progressi (per quanto si tratti di progressi che si prestano a qualche riserva) sta di fatto che il servizio ad accumulatori può riuscir conveniente se applicato in condizioni adatte.

Secondo alcuni importanti scritti comparsi sulla *Elettrotecnica*, il campo più adatto per la trazione ad accumulatori sarebbe quello dell'automotrice ferroviaria su linee di traffico poco intenso. Sulle ferrovie dello Stato prussiano la trazione elettrica ad accumulatori ha avuto in questo senso notevolissime applicazioni. In principio del 1914 erano colà in regolare esercizio circa 200 automotrici con accumulatori. Le più recenti erano costituite da tre veicoli fra loro congiunti con i cosidetti accoppiamenti corti, vale a dire con un sistema di agganciamento che non lascia spazio fra l'uno e l'altro veicolo, pur togliendo rigidità alla base. I due veicoli estremi che portano gli accumulatori hanno tre assi ciascuno, ne ha due il veicolo intermedio. La capacità totale è di 167 posti a sedere, che si riduce a 118 per le automotrici munite di uno speciale compartimento per la posta e pei bagagli. La velocità massima è di 60 chilometri all'ora; il peso a vuoto dell'automotrice è di circa 70 tonn. Abbiamo anche in Italia alcune linee ferroviarie di secondaria importanza, con andamento pianeggiante, su cui la trazione ad accumulatori permetterebbe di aggiungere, senza forte spesa, qualche coppia di treni viaggiatori in più di quelli fatti con la locomotiva a vapore. Tengasi a tal uopo presente che in generale su linee di scarso traffico i treni esclusivamente viaggiatori utilizzano poco la forza delle locomotive, sicchè conviene quasi sempre far dei treni misti, cioè che portano viaggiatori e merci. Dovendosi fare treni esclusivamente per passeggieri l'automotrice ad accumulatori potrebbe consentire un risparmio.

Le condizioni del traffico sono così varie da linea a linea che non è difficile trovar dei casi in cui, specialmente se l'energia elettrica si può avere a condizioni favorevoli, anche l'automotrice risulti adatta.

Le ferrovie americane e l'esercizio di Stato.

È stato annunciato dai giornali che l'esercizio delle ferrovie degli Stati Uniti di America è stato assunto dallo Stato. La guerra ha reso possibile una misura che in regime di pace sarebbe apparsa addirittura fantastica, per quanto il partito democratico da cui proviene l'attuale presidente Wilson mostrasse spiccate tendenze verso l'esercizio ferroviario governativo e avesse menato una fiera campagna contro le Società ferroviarie. Le difficoltà che si opponevano a tal misura erano di due ordini: la prima di ordine diremo così morale, giacchè l'America è il paese classico della libertà individuale, ove la funzione dello Stato è intesa in senso assai più largo che nella vecchia Europa; la seconda di ordine materiale: le ferrovie americane, rappresentando un valore enorme, lo Stato per acquistarle avrebbe dovuto contrar-

re un debito che in tempo di pace sarebbe apparso insostenibile. La grande rivoluzione che è questa guerra ha rotto gl'indugi quanto alla questione morale ed ha fatto apparire relativamente piccolo l'onere che ricadrà sulle finanze federali.

Che cosa sarà pagato alle Società proprietarie ed in che modo il loro credito sarà soddisfatto non si sa: ma secondo le statistiche, le ferrovie degli Stati Uniti hanno uno sviluppo di 400.000 chilometri (tutta l'Europa non raggiunge i 350.000 km.) e son costate qualche cosa come cento miliardi delle nostre lire. Si tratta, dunque, di una rete immensa la cui organizzazione sarà di inconcepibile difficoltà.

Il gran malanno delle ferrovie Americane è ch'esse trovavansi nelle mani di finanzieri, i quali ne facevano oggetto di continue ed arrischiate speculazioni, trascurando completamente il lato tecnico e l'organizzazione interna. Una Società ferroviaria americana era una impresa finanziaria, cointeressata in molte industrie diverse e soggetta alle altalene borsistiche più arrischiate. I nomi di Hill, Harriman, Morgan dominavano questo ambiente febbrile in cui fallimenti e periodi di grossi guadagni si alternavano senza tregua. Questi grandi dominatori erano fra loro in continua lotta di prevalenza e si succedevano alla direzione delle colossali imprese, nelle quali era assai difficile che si potesse stabilire l'ordine e l'organizzazione, due cose che richiedono stabilità d'indirizzo e sicurezza d'avvenire.

Qualche anno avanti la guerra europea, che ebbe le sue immediate ripercussioni sul traffico americano, si era già cominciata a delineare una situazione irregolare, la quale fece dire che le ferrovie americane entravano in un nuovo periodo della loro storia.

Le ferrovie avevano bisogno di rinnovare la loro sede e il loro materiale, le loro stazioni e i loro ponti e di riorganizzare completamente il servizio interno. Dovevano quindi elevare le loro tariffe, anche per far fronte all'aumento delle mercedi e delle materie prime. Ma le autorità federali avevano preso una attitudine ostile, impedendo la sistemazione delle Aziende. Sorti gli straordinari bisogni di guerra, riconosciuta la necessità di rendere le ferrovie più efficienti anche nell'interesse della parte che gli Stati Uniti vanno prendendo nella grandiosa lotta, l'assunzione da parte del Governo s'imponeva. Ciò che occorre ora è che lo Stato si mostri adatto al nuovo compito, creando quella che sarà di gran lunga la più importante amministrazione ferroviaria del mondo.

A titolo di curiosità aggiungiamo che l'esercizio ferroviario di Stato, anche prima di questa fenomenale statizzazione americana, si andava estendendo. Nel 1910 (le statistiche sono un po' arretrate perchè, purtroppo, bisogna ricorrere ai testi germanici) su un totale, per tutto il mondo, di chilometri 1.030.146 di ferrovie, 309.039 erano in esercizio statale; già nel 1911 l'estensione delle ferrovie governative era salita a 320.651 sul totale di 1.057.809. Mentre la rete di tutta la terra aumentava in quell'anno di 27.663 km., cioè del 2,7 %, la lunghezza delle ferrovie poste nelle mani dei singoli Stati cresceva di 11.612 km., cioè del 3,8 %. Le cifre attuali non saranno assai diverse perchè la conflagrazione ha arrestato o rallentato dappertutto le nuove costruzioni ferroviarie ed i riscatti.

Il "Soviet„ russo e le ferrovie.

Restando nello stesso ordine di idee delle influenze che la guerra ha sulle strade ferrate, troviamo notizie assai curiose per quanto non molto chiare circa le novità apportate nell'organizzazione ferroviaria dal governo rivoluzionario russo. Tutto il personale dipendente dal Ministero delle Vie di comunicazione, compresi i più umili lavoratori, cioè circa 500.000 uomini, sarebbe stato costituito in una specie di unione professionale, alla quale rimarrebbe affidato l'esercizio delle ferrovie. Il controllo su questo nuovo tipo di amministrazione veramente autonoma spetterebbe ad un organo centrale e ad alcuni locali, creati dal *Soviet*, cui spetterebbe giudicare tutti gli atti dell'Amministrazione ed il grado di capacità dei suoi funzionari. Questi organi avrebbero anche l'incarico di definire le controversie che sorgessero nel seno dell'Amministrazione. A capo del sistema vi sarebbe il Governo provvisorio per comporre gli eventuali disaccordi fra l'organo centrale e il Ministro.

All'inaugurarsi del nuovo regime il Ministro della Commissione espresse in una sua circolare la speranza che esso « garantirebbe il funzionamento normale del servizio delle strade ferrate ed il suo buon ordine ». Speranza che, a quanto pare, non si sarebbe realizzata, essendo noto che le grandi difficoltà incontrate dalla Russia fanno capo soprattutto alle difficoltà dei trasporti. E sarebbe davvero miracolo se in un servizio che esige tanta disciplina le cose potessero andar bene con una così strana forma di organizzazione. Russia, evidentemente, *non docet*.

La Gran Bretagna progetta un **Canale marittimo tra i porti di Edimburgo e di Glasgow** assai importante non solo per la grandiosità dell'opera, ma per l'efficacia che dovrà avere sui traffici sia dell'Inghilterra che dei porti dell'Europa settentrionale. Il canale che si pensa di costruire, a quanto ne scrive l'*Engineering*, partirà ad ovest di Clydebank, sulla Clyde, e sboccherà a Grangemouth, all'estremità superiore del Firth of Forth. Il canale, destinato al traffico marittimo non avrà chiuse, eccetto che alle estremità alle due entrate nel canale. Sarà largo 45 metri, e avrà la profondità di 12 metri all'incirca, per modo che potrà esser percorso anche dalle navi di maggior immersione.

Poichè la Clyde a bassa marea non offre che fondali di m. 7,50, così essa sarà convenientemente approfondita per permettere alle più grosse *dreadnoughts* di entrare ed uscire dal canale qualunque sia il livello della marea.

Il complesso dei lavori, dato che le mercedi ed i materiali abbiano un prezzo doppio di quel che era antecedentemente allo scoppio della guerra, è preventivato in un miliardo ed un quarto. Ma l'enorme spesa sarà affrontata senza eccessive preoccupazioni, poichè dalla costruzione del canale si ripromettono grandi vantaggi.

Occorre infatti notare che esso è destinato in certo qual modo ad adempiere a funzioni analoghe a quelle che il canale di Kiel disimpegna per la Germania. Come la penisola del Jutland obbliga ad un lunghissimo giro di navigazione che dai porti germanici del Baltico si diriga ai porti germanici del mare del Nord, mentre la loro distanza in linea retta è piccolissima, così anche qui la Scozia costringe ad un eccessivo allungamento le relazioni marittime tra i porti dei due versanti della Gran Bretagna per modo che tra Glasgow e Leith, che è il porto di Edimburgo, la distanza per mare è di circa 550 chilometri, mentre che per terra le due città distano tra loro meno di 50 chilometri.

All'entrata del Firth of Forth la Gran Bretagna possiede la grande base navale di Rosyth, e si comprende quale importanza abbia per le navi inglesi il poter raggiungere le coste occidentali dell'isola senza dover compiere il lungo giro attorno alla Scozia. Ora, anche qui, come già pel canale di Kiel, se l'opportunità militare agevolerà l'attuazione del progetto, non saranno perciò men grandi i vantaggi pel traffico e pel commercio.

Anzitutto gran parte della navigazione di cabotaggio tra il mare del Nord e l'Irlanda avrà interesse a giovarsi di questo canale. Inoltre se ne varrà senza dubbio il traffico internazionale, poichè i navigli olandesi e germanici diretti a Glasgow, al mar d'Irlanda, ed a molti porti della costa orientale degli Stati Uniti, avranno interesse a servirsi di questo canale, mentre i transatlantici delle linee di Cristiania, di Göteborg, di Copenhagen diretti a Nuova York, ed in genere tutte le navi provenienti o dirette al Baltico o allo Skagerrack, lo preferiranno al lungo giro intorno alle Orcadi, e s'avvantaggeranno di una non disprezzabile economia di percorso.

***

Due correnti si contendono l'opinione pubblica negli imperi centrali circa l'impulso da darsi al **traffico dell'Europa di mezzo verso l'Oriente.** Poichè naturalmente i grandi traffici non possono mirare che alle vie acquee, due linee tengono il campo e aspramente si combattono i sostenitori dell'una e dell'altra. Da una parte, fermo il presupposto — certo assai utopistico — che Trieste deva continuare ad essere il principale porto della monarchia austro-ungarica, si vuol far di questa città il concorrente dei porti italiani. Il dominio dell'Adriatico — dicono i fautori di Trieste austriaca — è essenziale per mantenere agli imperi centrali la loro posizione nel Mediterraneo orientale. Perciò si dovrà dare incremento alla marina mercantile ed alle linee di navigazione, che porteranno certo a risultati più pratici che non la navigazione fluviale. Inoltre se gli imperi centrali possono metter piede nel Mediterraneo un poco meglio di quel che non abbiano fatto sinora, si potrà — continuano i fautori della politica marittima — strappare agli inglesi il mono-

polio del canale di Suez ed aprire il varco libero verso il Sud e verso l'Estremo Oriente.

Dall'altra parte i fautori della navigazione interna — certo con maggiore prudenza — non vendono la pelle dell'orso con tanta fretta, e spingono ad istradare il traffico verso la grande linea interna del Danubio. Ed anzi non sono mancati voti di importanti società le quali chiedono che si proceda senza indugio alla sistemazione della navigazione sul Danubio.

Tali lavori sarebbero di non piccola importanza, poichè si tratterebbe anzitutto di approfondire a due metri su tutto il percorso il letto del Danubio, salvo poi ad approfondirlo ulteriormente a tre metri per permettere a vapori e a chiatte di 3000 tonnellate di risalire fino a Vienna. Si dovrebbe poi costruire il canale di congiunzione del Danubio coll'Oder, partendo dal Danubio a nord-ovest di Vienna. Infine si dovrebbe dar mano alla costruzione del canale detto del Meno che dovrebbe congiungere il Danubio al Reno. Per tutte queste opere sarebbero ormai pronti i progetti, che si vorrebbero senz'altro eseguire subito dopo la guerra.

Naturalmente oltre alle due correnti sovraccennate una ve n'ha che vorrebbe conciliare le due opposte opinioni... attuando ambedue le linee di traffico. Ma a questo certamente non consentiranno gli italiani, i quali, consci dell'importanza dell'Adriatico, non permetteranno che esso diventi una via di predominio per gli imperi centrali.

Non si può tuttavia negare che l'esecuzione di un programma tanto grandioso, od anche solo di quella parte che riflette la navigazione interna, offrirebbe alle nazioni che ora ci sono nemiche un efficacissimo mezzo di espansione economica.

***

Si afferma sempre più la tendenza dei nostri vicini d'oltr'alpe a trasformare il **Lago Maggiore in un porto della Confederazione Svizzera.** In realtà è naturale che mentre la Svizzera si sforza di migliorare ed aumentare le sue comunicazioni col mare sia traverso il Reno, sia verso Marsiglia pel Rodano, sia verso Savona e Venezia traversando l'Italia, essa non miri che a quel lago che bagna le sue terre e che può trovarvi agevolmente le linee ferroviarie di penetrazione verso l'interno del paese.

Poichè sono in corso studi per collegare il Lago Maggiore a Torino, e di qui a Vado o Savona, mentre d'altro lato si sta studiando la comunicazione tra i laghi Maggiore e di Como, che poi per mezzo del canale tra Como e Milano si allaccerebbe alla linea Milano Venezia, così il lago Maggiore viene a riportare l'unanimità dei suffragi tra l'opinione pubblica svizzera.

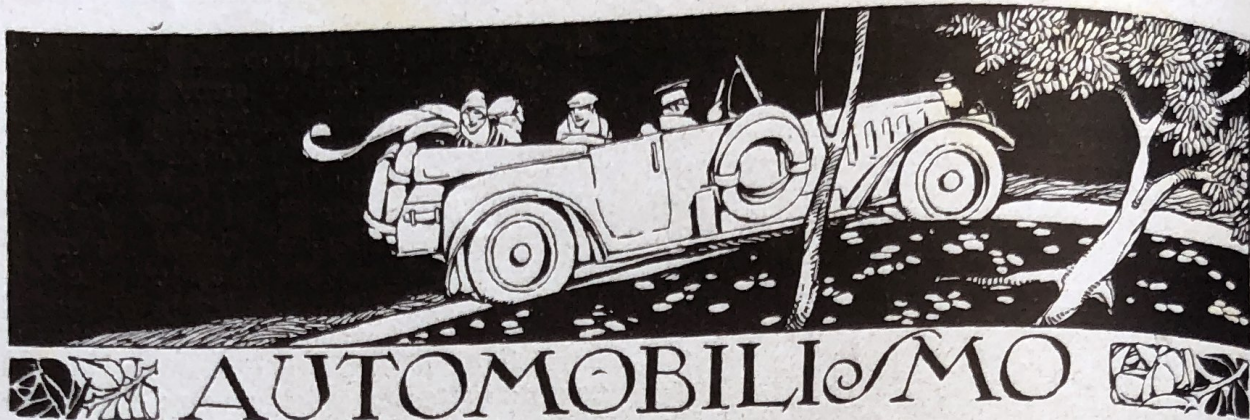
Senonchè mentre col lago Maggiore hanno facilità di comunicazione ferroviaria diretta i valichi del Sempione e del Gottardo, ed altre comunicazioni per via d'acqua si vorrebbero creare col lago di Lugano, si nota in Italia che l'attuazione di un progetto tanto favorevole alla vicina Confederazione, sacrificherebbe definitivamente la costruzione della ferrovia dello Spluga a favore di quella del Greina, assai meno vantaggiosa agli interessi italiani. Perciò si richiama dagli interessati l'attenzione del governo perchè le giuste esigenze della Svizzera debbano essere rispettate pur tenendo conto degli interessi italiani.

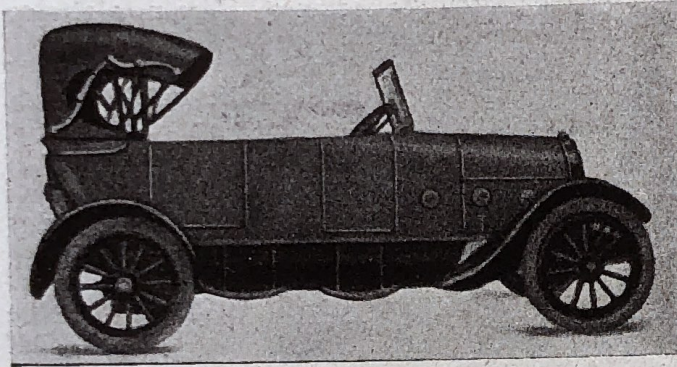
***

Un interessante esempio di **Traino elettrico dei natanti,** soprattutto perchè è applicato ad un canale di antica costruzione ed a sezione assai ristretta, è fornito dall'impianto che da tre anni ormai funziona con grande soddisfazione dei tecnici sul canale Trent, Mersey in Inghilterra, che mette in comunicazione il Mar del Nord con Liverpool, e che traversa distretti minerari ed industriali assai importanti.

Il canale, ripetiamo, di vecchia costruzione, non consentirebbe un traffico intenso per la esiguità delle sue dimensioni; basti accennare che nella sua galleria di colmo esso non consente il transito che a barche larghe m. 2,15 con immersione di m. 1,15 e portata massima di 30 tonnellate. Per aumentare il rendimento del canale si ricorse allora ad uno speciale sistema di alaggio elettrico, grazie al quale si possono formare treni perfino di 30 barche ognuna di 20 tonnellate utili, i quali effettuano il percorso in mezz'ora. Poichè ad ogni ora parte un treno nell'una o nell'altra delle due direzioni possono formarsi dodici treni ascendenti e dodici discendenti, con che la potenzialità del canale viene sfruttata al massimo.

Ciò si ottiene grazie allo speciale tipo della barca rimorchiatrice, la quale avvolge e svolge il cavo di tonneggio adagiato sul fondo del canale sollevandolo pochissimo dal fondo e senza tirarlo in coperta. Con ciò oltre a minor consumo di forza si ha maggior stabilità e precisione di movimento nella barca rimorchiatrice, che può esser senza timoni ed avere le estremità tra loro eguali per poter navigare nei due sensi. L'energia elettrica non è fornita da un *trolley* ma da accumulatori, sistemati in una barca situata subito dopo il rimorchiatore, che agli estremi del percorso può esser mutata, quando la batteria sia scarica.

Come si vede abbiamo qui un istruttivo esempio dell'utilità che si può trarre anche da canali impiantati secondo criteri vecchi, quando si sappia organizzarne avvedutamente il funzionamento.

La carrozzeria Fregoli.

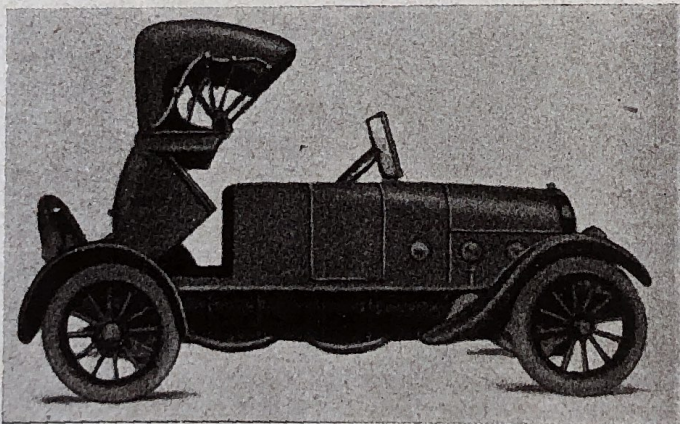
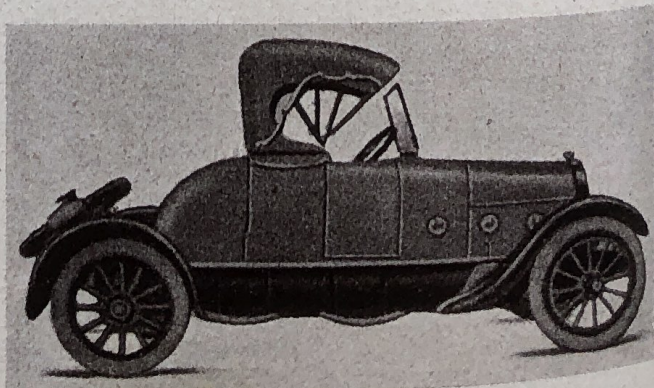
L'automobile fu una volta, i vecchi turisti lo ricordano bene, essenzialmente la vettura

VETTURA DA TURISMO A SEI POSTI.

del bel tempo e della buona stagione.

A poco a poco è divenuta il veicolo di tutte le stagioni, e grazie a cento perfezionamenti al motore, all'accensione, alle gomme, non teme più nè la pioggia, nè la neve.

Ma la carrozzeria non ha forse seguito sotto questo aspetto l'evoluzione della parte meccanica: carrozzeria d'inverno e carrozzeria d'estate sono due cose diverse, e le soluzioni a doppio uso non sono mai state molto soddisfacenti. Anche il problema di variare a volontà il numero dei posti non è stato mai genialmente risolto.

I due problemi in realtà sono un problema solo: nella maggior parte dei casi chi adopera la vettura estate e inverno, prescindendo dal turismo di gran lusso, la adopera specialmente per utilità d'inverno, specialmente per diporto d'estate. E gli occorrono quindi pochi posti nel primo caso, quando anche lo stato delle strade richiede che si alleggerisca la vettura; molti posti nel secondo per le gite numerose o i lunghi viaggi con bagagli. Su queste osservazioni si è fondato l'industriale Carrin di Buenos Aires nell'ideare una carrozzeria che costituisce certo una delle più interessanti ed ingegnose soluzioni del doppio uso; e non si tratta d'una delle solite invenzioni compiute a lume di naso sulla carta, a detta dell'*Automobil Revue* di Berna. Il Carrin vi ha lavorato intorno parecchio tempo, provando e riprovando prima di lanciare al pubblico la sua invenzione.

Le fotografie che pubblichiamo dànno certo un'idea abbastanza chiara della nuova carrozzeria che l'inventore chiama « Carrozzeria Fregoli », per la facilità con cui, in due minuti, si può trasformare da torpedo a quattro o sei posti, secondo che abbia o no gli strapontini, per grande turismo, in vettura a due posti, ben riparata, adatta agli usi professionali. Gli sportelli dei posti posteriori vengono, nella trasformazione, ritirati e chiusi, insieme cogli strapontini, nella tondeggiante coda della vettura, coda la cui sagoma costituisce precisamente la vera trovata del Carrin.

PARTE POSTERIORE COL MANTICE APERTO, ALLO SCOPO DI PASSARE ALLA TRASFORMAZIONE IN UNA VETTURA A DUE POSTI.

VETTURA PER CITTÀ A DUE POSTI. (*Automobil Revue*)

La soluzione si presenta molto semplice e ingegnosa e certo molto pratica, quando la costruzione abbia la necessaria accuratezza. E questo soprattutto ci sembra il suo merito: essa conserva sempre una linea elegante e non rivela l'adattamento, il ripiego, come succede per lo più nelle cose a doppio uso. Il torpedo è un torpedo perfetto, dal profilo moderno slanciato; il due posti è una vetturetta da città, pratica, semplice, con tutto il *comfort* che richiede chi usa un'automobile per i propri affari.

AUTOMOBILE ALIMENTATA CON GAS ILLUMINANTE IN USO IN INGHILTERRA. (*Nature*)

Il gas illuminante per i motori degli automobili.

In Inghilterra, per ovviare almeno in parte ai gravi inconvenienti causati dalle severe restrizioni poste all'uso delle automobili private, causa la deficienza della benzina, si ricorre oggi, e con buon esito, al gas illuminante. Ripiego questo possibile solo però dove, come in Inghilterra, anche comuni di poca importanza hanno il loro bravo gasometro.

La cosa di per sè non è nuova, poichè già più di venti anni or sono, vale a dire ai primordi dell'industria automobilistica, si pensò a costruire automobili, i cui motori venivano appunto azionati per mezzo del gas illuminante. Grazie però al prezzo allora relativamente basso della benzina, tali tentativi non ebbero seguito. Da qualche tempo la benzina manca affatto in Inghilterra, i surrogati a disposizione sono difficili ad aversi e sono di rendimento relativo. Due giornali tecnici settimanali, *Commercial Motor* e *Motor,* avevano da tempo iniziata una campagna molto attiva a favore dell'impiego del gas illuminante e perchè i soliti motori di automobili funzionano ugualmente, se alimentati con gas illuminante, senza bisogno di alcuna modificazione, e perchè, come già si è detto, in Inghilterra i gasometri sono tanto numerosi che un automobilista nella peggiore delle ipotesi (qualora la sua provvista di combustibile venisse ad esaurirsi in viaggio) non si troverà mai ad una distanza maggiore di quattro o cinque chilometri dal gasometro più prossimo.

Il solo grave inconveniente si è quello che, causa il volume considerevole del gas illuminante alla pressione atmosferica, come ora lo si trova in commercio, gli automobili con motori alimentati da gas illuminante hanno una sfera di azione limitata. Serbatoi leggeri per gas compresso non esistono ora e per ragioni ovvie non si può per il momento, finchè la guerra dura, nemmeno pensare alla possibilità di fabbricarli e tanto meno si potranno avere gli apparati di riduzione, necessari per la trasformazione del gas compresso prima della sua introduzione nel cilindro del motore. I soli serbatoi che si possono ora avere sono fatti di tela gommata e muniti di un semplice tubo a rubinetto per l'immissione diretta del gas nel motore.

Grazie alla campagna indefessa condotta dai due periodici suddetti, non solo venne dimostrato che la sostituzione della benzina col gas illuminante è praticamente possibile, ma vennero fatti pure molteplici esperimenti per fissare il rendimento del gas illuminante alla pressione atmosferica, poichè l'impiego dello stesso è solo possibile in tali condizioni.

Prima di dare i risultati degli esperimenti fatti coi tipi più disparati di veicoli ora in uso, il *Times*, dal quale traduciamo questo stelloncino, osserva che i serbatoi o «borse» adoperati trovano posto sul cielo delle vetture stesse non diminuendo quindi in nessun modo il vano a disposizione. Non è poi necessario di insistere in special modo sul fatto che il peso morto da trascinarsi dal motore, coll'impiego del nuovo combustibile, non viene punto aumentato; al contrario!

Ecco i dati pratici risultanti dagli esperimenti fatti:

Per avere un effetto utile uguale a quello ottenuto col consumo di un gallone (litri 4,5435) di benzina bisogna impiegare circa 250 piedi cubici di gas illuminante. Dobbiamo dire «circa» 250 piedi cubici, perchè la composizione del gas illuminante varia da gasometro a gasometro.

Un *autobus*, sul cielo del quale può comodamente trovar posto una borsa contenente 750 piedi cubici di gas, potrà coprire una distanza di circa 30 miglia inglesi (qualcosa di più di 48 km.) e ciò avuto riguardo al fatto che tali veicoli, consumando un gallone di benzina, possono percorrere a velocità media 10 miglia inglesi (più di 16 km.). Una vettura privata *tipo pesante* con una borsa contenente da 250 a 300 piedi cubici di gas potrà percorrere da 12 a 15 miglia inglesi, cioè da 19 a 24 chilometri circa.

Una vetturetta leggera a due posti, potendo portare una borsa contenente da 100 a 150 piedi cubici di gas, potrà percorrere da 10 a 15 miglia inglesi, cioè da 16 a 24 chilometri circa.

Siccome ora in Inghilterra viene distillata una grande quantità di carbone, non solo per gli scopi ordinari, ma anche per ottenere diversi derivati indispensabili per la fabbricazione degli alti esplosivi, il gas illuminante non manca ed è ad un prezzo relativamente mite; i 250 piedi cubici corrispondenti, come si è detto più sopra, ad un gallone di benzina, vengono a costare circa uno scellino.

Le borse — a seconda della loro capacità — vengono a costare complete da 15 a 30 lire sterline.

La nuova pubblicazione ha dato luogo recentemente ad un originale accidente: in seguito ad un violento uragano il serbatoio di un *autobus* dei dintorni di Candford Park venne divelto dal tetto cui aderiva costringendo i viaggiatori a fare a piedi il proprio cammino.

Ecco una panna non contemplata nei vari manuali del perfetto conduttore.

Automobili a petrolio in America.

Le Esposizioni di automobili tenutesi a New York e a Chicago hanno avuto tale concorso di espositori che da quanto ci dicono i giornali di oltre Oceano gli *stands* si sono spinti a New York fino al 3° piano e alcuni costruttori hanno dovuto esporre sotto i tetti, frammezzo agli accessori.

Il progresso automobilistico americano è veramente prodigioso. Esso raggiungeva le 10.000 vetture nel 1899. Nel 1905 tale cifra saliva a 85.000, nel 1914 a 1.253.854, e nel 1917, al 1° luglio, a circa 4 milioni.

La intensa circolazione che ne è derivata non ha mancato di provocare, è facile arguirlo, un consumo enorme di benzina. Da 6 milioni di barili nel 1899, esso è passato a 45 milioni di barili nel 1916, ed avrà probabilmente toccato i 50 milioni di barili nel 1917.

E a proposito di essenza non è inutile aggiungere che le dichiarazioni fatte da A. C. Bedford, Presidente del Comitato del Petrolio, al Consiglio Nazionale di difesa degli Stati Uniti, confermano la necessità per gli Alleati di una più stretta economia.

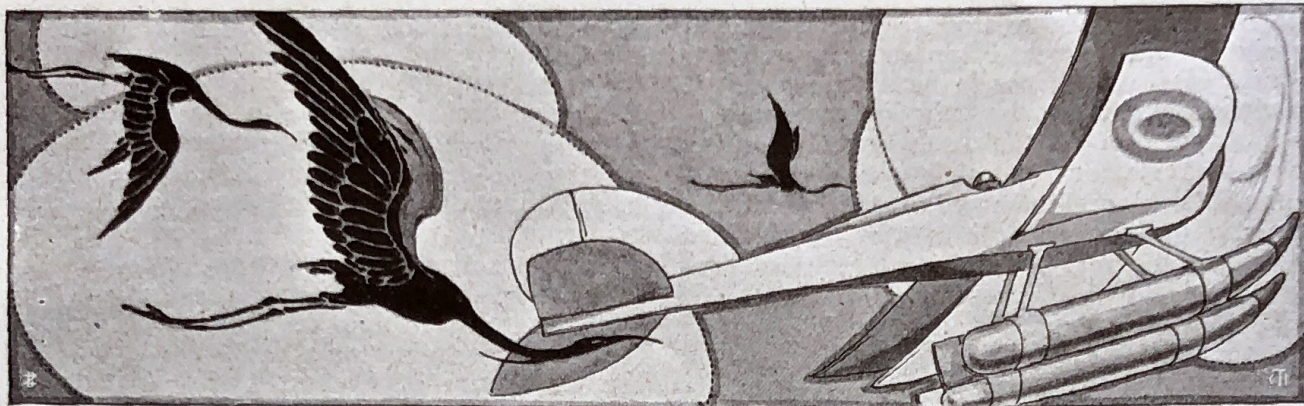
Dall'inizio della guerra la totalità della benzina viene fornita dagli Stati Uniti e dal Messico.

La domanda per il consumo interno degli Stati Uniti sarà nel 1918, con tutta probabilità, di 55 milioni di barili. Ora la quantità di petrolio grezzo attualmente prodotto oscilla tra i 52 e 55 milioni di barili; cioè l'essenza estratta dal petrolio americano sarebbe appena bastata per il solo consumo americano.

Se queste cifre sono inquietanti, bisogna però aggiungere che, fortunatamente, la realtà può essere resa meno grave: giacchè, da una parte, può intensificarsi la produzione del petrolio grezzo e dall'altra la quantità di essenza estratta da ogni barile di petrolio può essere accresciuta da nuovi processi di raffinamento.

Si aggiunga, per ultimo, che acquista sviluppo sempre maggiore la estrazione della essenza dal gas. Secondo le cifre date da *La Pratique Automobile*, tale procedimento ha dato nel 1917 più di 2.500.000 barili di essenza.

Vettura d'istruzione per allievo conducente.

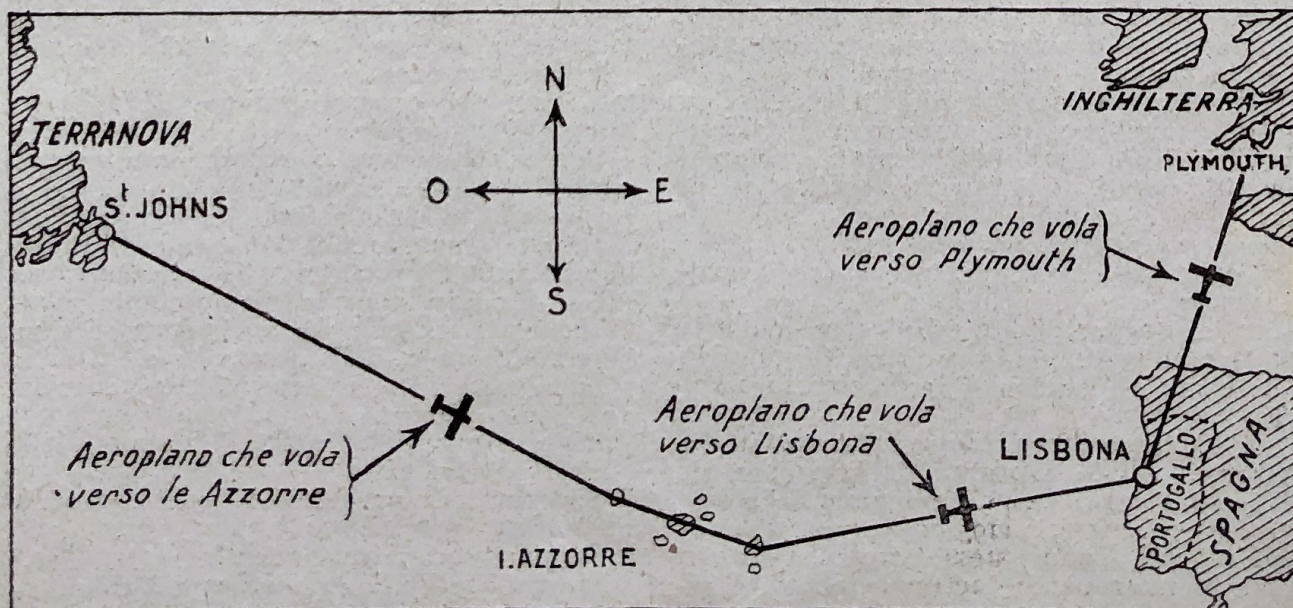
È una vettura nella quale tutti i comandi sono in doppio, imitando in ciò l'aeroplano in uso nelle scuole di aviazione. L'istruttore conduce la macchina: l'allievo conducente non si serve che degli organi di controllo per affinare la sua sensibilità e compiere meccanicamente i movimenti di cui l'istruttore gli trasmette in qualche modo le idee.

La traversata dell'Atlantico.

In una intervista recentemente concessa all'*Auto* l'ing. Gianni Caproni avrebbe assicurato che verrà tentata nel prossimo anno la traversata dell'Atlantico con uno dei suoi apparecchi a tre motori i quali darebbero una sicurezza quasi completa di successo.

Il proposito, già precedentemente divulgato oltr'oceano dal Maggiore Perfetti, capo della Missione italiana per l'aeronautica negli Stati Uniti, ha entusiasmato gli americani; e i giornali tecnici e non tecnici si intrattengono diffusamente intorno alla futura prova. Il T. C. I. da parte sua ha contribuito agli studi preliminari fornendo notizie sulla rotta, sulle distanze, sulle carte, sulle condizioni meteoriche.

Con questo volo, dice la rivista *Flying*, si inizierà l'era dei trasporti aerei commerciali.

Possediamo già tutti i fattori necessari per effettuare la traversata dell'Atlantico in aeroplano. Non rimane che mettersi all'opera. Il problema più difficile è stato sempre quello di non perdere la direzione durante il volo. La distanza dall'isola di Terranova alle Azzorre è di circa 1200 miglia e i competenti non hanno dubbi sulla possibilità di costruire un aeroplano capace di superarla. Per evitare il pericolo che il pilota, deviando dalla rotta stabilita, perda il suo cammino e non ritrovi le Azzorre, numerosi tecnici lavorano ad apposite tavole nautiche e studiano speciali strumenti di navigazione. Un numero grande di ricerche è già stato compiuto e risultati considerevoli sono stati raggiunti.

La soluzione pratica del problema di dirigere i piloti durante il volo transatlantico fu accidentalmente trovata nel 1914. Subito dopo la dichiarazione di guerra l'*Aero Club* venne avvertito che il cielo sopra New York vibrava di messaggi aerei inviati con tutta probabilità da agenti tedeschi. La ricerca dei mezzi da mettersi in pratica per conoscere le sorgenti dalle quali emanavano tali messaggi fece trovare che gli Alleati usavano speciali strumenti che, installati a bordo delle navi, permettevano di trovar la direzione dalla quale i radiotelegrammi venivano lanciati sul mare. Si conobbe altresì che strumenti analoghi erano adottati dagli Zeppelin per dirigersi su Londra in

piena oscurità. Dalle prove immediatamente iniziate risultò che tali apparecchi avrebbero potuto essere usati per la navigazione aerea, rendendo possibile la esatta indicazione della stazione trasmettente. Dimodochè, sistemata una stazione radiotelegrafica nelle Azzorre, l'apparecchio posto a bordo dell'aeroplano permetterà agli aviatori di trovare queste isole senza difficoltà ed escluderà così il pericolo di perdersi in mare.

Già è stata assicurata, dice A. R. Hawley autore dell'interessante scritto, la costruzione di uno di questi «radio» di peso inferiore a 100 libbre (circa 45 kg.) e di un raggio di azione di 1500 miglia. Questo strumento, prima del volo, sarà accordato con la stazione trasmettente delle Azzorre, e poi con una stazione della costa irlandese, e nessun dubbio abbiamo che gli aviatori possano successivamente raggiungerle entrambe. Poichè il «radio» viene accordato con la stazione trasmettente l'operatore di bordo riconoscerà le interferenze prodotte da segnalazioni di navi o di altre stazioni e non potrà essere deviato dal suo cammino.

Abbiamo discusso con il Maggiore Perfetti, dice il Presidente dell'*Aero Club Americano,* tutti i particolari del volo transatlantico e la famigliarità acquistata, attraverso i numerosi progetti presentati durante gli ultimi dieci anni, con i problemi e le difficoltà che esso comporta, ci hanno dato la convinzione che il viaggio può essere compiuto con buon esito.

Il triplano gigante Caproni può effettuare facilmente la traversata, e potranno altresì effettuarla i grossi apparecchi della Hondley Page Company e della Curtiss Company.

La vita di una di queste macchine è calcolata ad un minimo di 150 ore; dopo tale periodo esse abbisognano di essere rimesse in ordine. Il volo attraverso l'Atlantico, considerando altresì i voli preliminari, richiederebbe circa 40 ore; e poichè il sig. Hawley pensa che una intera armata di grandi velivoli possa così essere mandata in Europa, rimarrebbero ancora, secondo i suoi calcoli, 110 ore di volo per condurre a termine operazioni contro le basi tedesche.

Secondo le indicazioni del Maggiore Perfetti si avrebbero, per traversare l'Atlantico, due tipi di triplani Caproni: triplani giganti capaci di utilizzare un carico di kg. 3500, e triplani supergiganti capaci di portare un peso di kg. 6000 circa.

Il raid può essere tentato con due itinerari diversi:

1° Traversata diretta dalle coste dell'isola di Terranova alle coste dell'Inghilterra (San Giovanni di Terranova-Queenstown 1725 miglia).

2° Traversata con tappa intermedia alle Azzorre. (Da S. Giovanni di Terranova al-all'Isola Flores, la più occidentale del gruppo delle Azzorre, 1195 miglia; all'isola di Saô Miguel, nello stesso gruppo, 1320 miglia. L'atterramento terminale potrebbe effettuarsi in Portogallo (Saô Miguel-Lisbona, 770 miglia); in Spagna (Saô Miguel-San Sebastiano, 1110 miglia); in Francia (Saô Miguel-Saint Nazaire, 1145 miglia).

Attenendoci al secondo percorso, che con tutta probabilità sarà il preferito, il tratto più duro è dato dalla prima parte del viaggio: America-Azzorre. Tuttavia, anche a suo riguardo, non sembra vi sia motivo di apprensione: basta riflettere che esso supera di sole 360 miglia la distanza raggiunta nell'ultimo *record* di volo continuo (260 miglia); la macchina che s'innalzerà da Terranova potrà certamente mantenersi nello spazio per quattordici o quindici ore con una velocità di circa 100 miglia all'ora.

Quando avverrà la prova? Se vogliamo credere alla stampa americana essa non dovrebbe protrarsi molto al di là dei primi mesi del 1918. Attendiamo adunque con l'augurio che spetti ad un apparecchio italiano, guidato da italiani, il vanto di tracciare nell'Oceano atmosferico il cammino già segnato per la prima volta sul mare dalle caravelle di Colombo.

Le invenzioni che occorrono all'aeronautica.

La navigazione nell'aria schiude vasti orizzonti agli inventori di istrumenti nautici: occorrono, in aeronautica, dispositivi perfetti per la misurazione della velocità, la determinazione della rotta, per l'orientamento in condizioni difficili di visibilità e con rilevamenti limitati, per esempio navigando al di sopra delle nubi.

Non meno vasto è il campo dei perfezionamenti nella metallurgia: metalli resistenti alla corrosione degli agenti atmosferici, leghe di estrema leggerezza, acciai ad alta tensione, nichelatura del rame, applicazione di smalti.

Nel campo sperimentale: apparecchi per prove aerodinamiche con modelli per lo studio dei filetti fluidi aerei e del loro comportamento intorno a solidi di varie forme. Dispositivi per lo studio della minima resistenza di carene d'aeroscafi, per la determinazione delle leggi tuttora ignote del volo senza propulsione.

E poi: eliche aeree e nuovi tipi di propulsatrici in genere.

Per la propulsione meccanica, ancora possibile impiego di combustibile solido.

Impiego di turbomotori, del vapore.

Serbatoi imperforabili di combustibile liquido; sistemi semplificati di tubazione, impiego di nuovi materiali inalterabili, possibilmente di caucciù, per le condotte di combustibile liquido, dello scarico, ecc.

Istrumenti meteorologici di uso speciale per l'aeronautica.

Dispositivi per attutire il rumore delle eliche, dei motori.

Sistemi di bilanciamento degli organi in moto.

Stabilizzatori, equilibratori.

Sistemi di illuminazione, segnalazioni, atterraggio.

Nuovi materiali di costruzione. Tessuti trasparenti per le ali. Nuovi sistemi di costruzione delle superfici portanti. Ali longitudinali.

Tutto ciò, dice la *Rivista Tecnica d'Aeronautica*, non è che un sommario rapido, superficiale, scheletrico delle questioni che dovrebbero tentare lo spirito inventivo dei tecnici.

Per il volo polare.

Il capitano Robert A. Bartlett, comandante del « Roosevelt » nelle due spedizioni Peary ha presentato all'*Aero Club d'America* un rapporto sui punti di atterramento per un eventuale viaggio aereo al Polo. Ce ne dà notizia la rivista americana *Flying*.

Dice il capitano Bartlett:

« Partii da San Giovanni di Terranova diretto a Etah, in Groenlandia, circa 3.000 miglia lontano per via d'acqua. La distanza in linea d'aria sarebbe all'incirca di sole 1400 miglia. Ma il battello marino non ha i vantaggi del battello aereo; esso deve lottare contro tutti gli ostacoli della natura polare. Le nubi confondendosi con il ghiaccio chiudevano l'orizzonte costringendoci, prima di proseguire, ad esplorare attentamente il cammino per non rimaner chiusi in vie senza uscita. E mentre ci muovevamo quasi entro un labirinto, il sole brillava alto permettendo così a un aeroplano, che avesse navigato sopra il basso e denso strato di nebbia, di puntar diritto dinanzi a sè nella giusta direzione.

L'aeroplano munito di parabordo e l'idroplano, diretti da San Giovanni ad Etah o al Polo Nord, non mancheranno di posti di approdo. Sono frequenti le basse spiagge, le lingue di terra ghiaiose, i banchi di ghiaccio piatti, gli specchi d'acqua calma e liberi da ghiaccio.

Noi stessi, ammettendo che sia conveniente stabilire posti di atterramento e di ammarramento ogni 50 miglia, abbiamo designato tra San Giovanni di Terranuova ed il Polo 50 località, la maggior parte delle quali prossime a stazioni di missionari, di pescatori e a villaggi eschimesi, talvolta provvisti di telegrafo.

Gli eschimesi non saranno meravigliati del nuovo veicolo; essi ci attendono; abbiamo loro detto che saremmo presto tornati come gli uccelli migratori.

Il luogo più conveniente per atterrare, e più vicino al Polo, che io conosca è il Capo Columbia, distante dal Polo circa 413 miglia.

Fra Etah e il Capo Columbia la distanza da percorrere in velivolo è di circa 200 miglia, o di 400 miglia seguendo la linea dei posti intermedi di atterramento. Per superarla con piroscafi occorrono presso a poco 20 giorni; questo periodo impiegammo due volte col « Roosevelt » nelle due spedizioni Peary.

Da Etah al Capo Columbia possono stabilirsi posti di atterramento tanto sulle co-

(Flying)

CARTA CONTENENTE I RISULTATI DELLE ULTIME SCOPERTE ARTICHE.

ste della Groenlandia, quanto su quelle della Terra di Ellesmere e della Terra di Grant.

I Picchi di Capo Columbia costituiscono un punto straordinario di orientamento per un viaggio aereo al Polo. Durante il ritorno della spedizione Peary scorgemmo per quasi 100 miglia, dietro il Capo Columbia, le loro cime che raggiungono un'altezza di 2300 metri. Al di là del Capo Columbia non si incontrano più che banchi di ghiaccio: le loro superfici indurite permettono l' atterramento in caso di necessità.

Chi vola oltre il Capo Columbia può, raggiunto il Polo, tornar al punto di partenza o, oltrepassando il Polo, proseguire fino al Capo Celiuskin, sulle coste settentrionali della Siberia.

Non è improbabile che nuove terre vengano scoperte nelle regioni inesplorate dell'Oceano artico.

(Flying)

UN ITINERARIO PER IL VIAGGIO AEREO AL POLO NORD.

Gli immensi Caproni, gli Handley-Page e i Curtiss possono facilmente compiere il viaggio di andata e ritorno dal Capo Aldrich al Polo o dal Capo Aldrich al Capo Celiuskin. I nuovi apparecchi che indicano la direzione delle onde radiotelegrafiche renderanno effettuabili, eliminando il pericolo di perdersi, lunghi voli nelle regioni polari.

Le impressioni di un alto volo.

Le ha raccontate recentemente il tenente Guido Guidi che ha raggiunto 7950 metri, e le riferisce *L'Auto Industriale*:

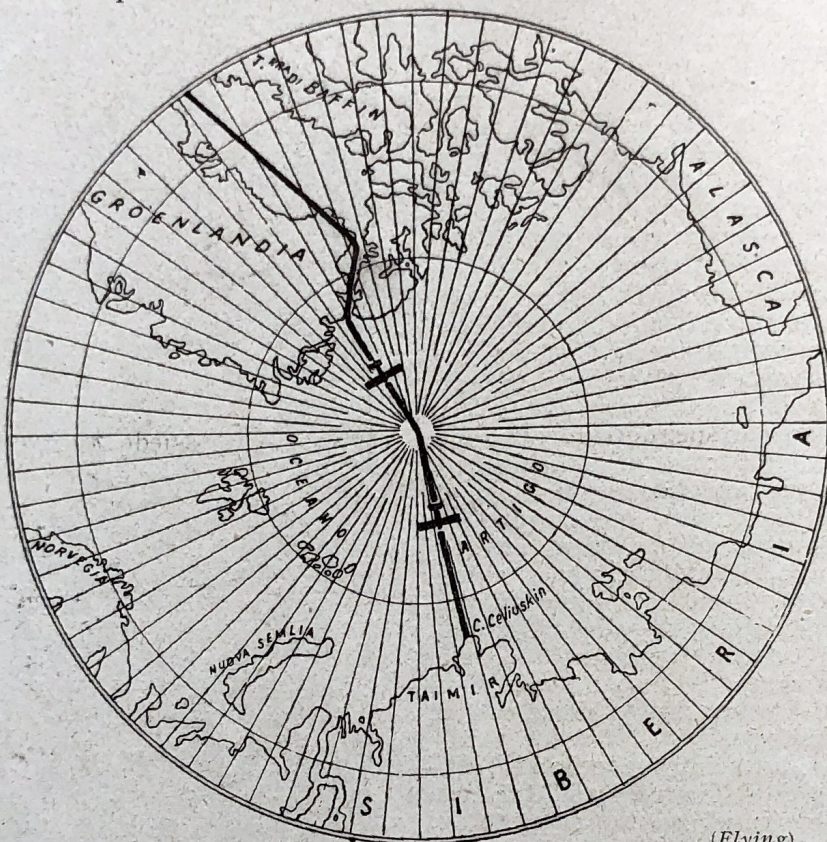
« Il termometro, dopo aver toccato lo zero a 3200 metri, scendeva assai rapidamente a mano a mano che io saliva: a 4000 era già a 8, a 5000 a 16, a 6000 a 24, a 7000 a 28 sotto zero.

Queste temperature, con una velocità che supera di molto i 100 km. all'ora, unite alla fortissima depressione barometrica, provocano sull'organismo un effetto altamente deprimente e doloroso; lo si risente specialmente al capo; pare che le tempia debbano scoppiare, mentre un senso di pesantezza e di sonnolenza attutisce tutte le facoltà sensitive. La respirazione si fa assai difficile; cerco di spostare la fascia di lana che mi avvolge il capo; è impossibile, pare di marmo. L'umidità della respirazione, condensandosi, l'ha trasformata in un blocco di ghiaccio. La necessità dell'ossigeno già da qualche tempo si fa sentire; ho cercato di economizzare quanto più potevo la scorta per averla alla massima altezza; malgrado il forte allenamento, non mi fu possibile oltrepassare i 6700 metri.

Il panorama si era fatto intorno a me estremamente imponente ed interessante.

A quello spettacolo un senso di agghiacciamento invade l'animo. Si è quasi spaventati della propria audacia; si interroga il barografo e quasi si teme che l' apparecchio possa salire ancora.

La terribile solitudine (sono il più « solo » di tutti!) unita all'immenso malessere fisiologico causato dalla depressione barometrica (invece di 760 m. di mercurio, non vi è più che 279 m.), il freddo veramente irresistibile a quella velocità (il termometro giunge a 32 sotto zero) ed il fatto di respirare l'ossigeno come dei moribondi, soffocano gradatamente tutto l'entusiasmo ed il desiderio di lottare più oltre.

Da parecchio andavo consultando quasi ininterrottamente il barografo, benchè i motori funzionassero ancora ottimamente, l'apparecchio quasi non saliva più; era raggiunta la zona di tangenza, ossia la zona nella quale la potenza dei motori è appena sufficiente a mantenere l'apparecchio in quota e non più a farlo salire; questa zona ben determinata per ogni apparecchio, e variabile da un apparecchio all'altro, si chiama in gergo aviatorio il « plafond ». Durante gli ultimi dieci minuti l'apparecchio non saliva più, anzi, cambiando di direzione, scendeva; in tali condizioni era inutile insistere più oltre, restando a soffrire, col pericolo di esaurire completamente le proprie forze, prima di essere nuovamente a terra.

Tali erano i pensieri che mi passavano per la mente, quando un improvviso nodo alla gola mi soffocava completamente: ebbi l'impressione che attorno tutto girasse e si offuscasse, e svenni.

Ritornai in me sotto la sferzata dell'aria gelida che mi colpiva in viso; ero circa a 1500 metri più basso, col corpo inerte mi appoggiavo sui comandi, obbligando l'apparecchio a cadere verticalmente come massa inerte; istintivamente mi appressai alla maschera per respirare l'ossigeno: ma mi accorsi che il gas non giungeva più; avevo esaurito i 120 litri di riserva. Solo allora mi resi conto della causa dello svenimento. Mancata la respirazione artificiale, l'aria non era in grado di mantenere la funzione vitale; se non fossi piombato così rapidamente in basso, sarei probabilmente rimasto asfissiato. Fortunatamente prima di perdere i sensi avevo ancora avuto la presenza di spirito di spegnere i motori. Obbedendo alle norme più elementari, li riattaccai a gas ridotto, onde «planare» più lentamente; ma dopo pochi istanti li spegnevo nuovamente e definitivamente. Sotto l'impressione dello svenimento, estenuato di forze e di mente, e quasi soffocato per l'aria non ancora respirabile, ebbi la smania di arrivare immediatamente a toccare il suolo per timore che le forze mi abbandonassero nuovamente prima di giungere in porto.

Giunsi a terra esausto; le forze mi mancavano, ero oppresso da una profonda sonnolenza; le pulsazioni lentissime e violente.

Il giorno dopo ero ancora sbalordito; avevo soltanto 42 pulsazioni, e frequenti giramenti di testa».

L'aeronavigazione industriale.

Notevoli articoli, dai quali è a sperare sia per nascere fecondità di propositi e di programmi, sono comparsi in questi ultimi mesi sull'aviazione civile.

I loro autori, tre o quattro, si raggruppano intorno all'ing. Giorgio Rabbeno convinto e tenace assertore, fin dalla prima ora, del prossimo avvento della aeronavigazione industriale ed autore di un progetto di rete intercontinentale.

Di uno di costoro, Gino Bastogi, gli amici del Touring già conoscono l'articolo pubblicato sulla *Rivista mensile* del 1° agosto u. s.: «L'Italia nella conquista industriale dell'aria». Si deve al medesimo uno scritto comparso ne *La Nuova Antologia* del 1° novembre 1917, nel quale esaminato nei suoi elementi il problema dei trasporti aerei, dai progressi sino ad oggi compiuti nella tecnica dell'aviazione in Italia e dalla fortunata posizione del nostro paese, trae argomento per incitare il Governo a farsi iniziatore dell'azienda supernazionale che, collegando tra loro le reti nazionali contigue e comunicanti, dovrà costituire la grande rete aerea mondiale.

Lo stesso ordine di idee costituisce la trama dell'articolo dell'ing. Giulio Magaldi che vediamo pubblicato nell'ultimo fascicolo de *Le Industrie Italiane Illustrate*.

Ammesso che lo strumento primo, cioè l'aeroplano, è ben lontano dall'essere praticamente inservibile come mezzo di trasporto, il Magaldi esamina se e quanto convenga impiegarlo e quali difficoltà siano da superare per renderlo pratico e diffuso come è necessario per un adeguato rendimento.

L'autore passa in rassegna le questioni attinenti al funzionamento dei futuri servizi: continuità delle comunicazioni che dovrebbero svolgersi anche di notte, mediante l'aiuto dei fari interni delle indicazioni di rotta, della illuminazione dei campi di scalo; preparazione dei porti aerei e delle rotte normali; problema delle rotte miste sulla terra e sul mare, che se si vogliono percorrere in unico volo richiedono o l'adattamento dei campi con la preparazione di specchi d'acqua o l'adattamento degli apparecchi con la creazione del velivolo anfibio.

Ma è maturo il pubblico per la navigazione aerea su vasta scala? La scarsa nozione che si possiede, in genere, dei veicoli aerei, lo scetticismo, forse la diffidenza, diffusi riguardo all'attuazione di una gran rete aerea di comunicazioni, la mancanza o quasi di fecondi dibattiti, dicono chiaramente che il pubblico deve ancora essere interessato al problema perchè possa convincersene.

Nel campo della aeronavigazione, come in altri campi, il progresso, conclude il Magaldi, non solo è immancabile ma potrà verificarsi con travolgente rapidità. La concorrenza inevitabile delle altre nazioni, la necessità di assumere fra esse la posizione a cui tutti aspiriamo nel nostro cuore di italiani, il dovere di assicurare alla nostra futura prosperità economica uno dei non meno efficaci strumenti e di mantenere in feconda attività una delle nostre più geniali e fortunate industrie, ci impongono l'obbligo di rivolgere una fattiva attenzione ai vasti problemi dell'aeronavigazione.

Non mancano le competenze per fornire un prezioso concorso in tale campo di lavoro; mezzi finanziari non mancheranno, e non mancherebbero, anzi, fin d'ora, se ci si incamminasse verso un concreto programma di effettuazione; sono infine già salde e rigogliose le basi su cui il nuovo edificio potrebbe poggiare, cioè le varie industrie che producono materiale attinente all'aviazione, e che saggiamente coordinate, come oggi pur troppo non sono, potrebbero non solo assurgere a somma prosperità, ma contribuire potentemente a un augurabile primato dell'Italia nella iniziativa e nella realizzazione dell'aeronavigazione. Nessun ostacolo, conclude il Magaldi, può dunque presentarsi insormontabile, se la convinzione e la volontà di molti appoggeranno la tenacia dei pionieri che dedicano la passione, alimentata dalla fede più assoluta, a far meglio conoscere e valutare l'importanza di una innovazione che è forse la più profonda che possa verificarsi ai nostri tempi.

Requisizione e derequisizione.

I criteri con i quali le requisizioni degli alberghi vengono operate, lasciano largo adito a facili e giuste critiche di cui si è fatto recentemente interprete l'on. Raimondo. Il deputato di San Remo ha chiesto ai Ministri dell'Interno e della Guerra:

che la requisizione non ecceda in nessun caso i quattro quinti degli stabili destinati ad uso industriale;

che si riduca tale proporzione quando trattisi di stabili in esercizio;

che il piano delle requisizioni sia riveduto d'accordo tra autorità militare e politica, udito il parere dei sindaci dei varî paesi.

E, a quanto riferisce il *Caffaro*, le autorità avrebbero riconosciuti legittimi i desiderî della classe alberghiera ed avrebbero impartito istruzioni.

Sarebbe, però opportuno che il Governo, oltre a regolar meglio il problema delle requisizioni le quali, se lasciate all'arbitrio e alla concorrenza delle locali autorità civili e militari, possono produrre conseguenze disastrose, cominciasse a volgere la propria attenzione al problema altrettanto importante delle derequisizioni.

La necessità di fare a tempo le ripristinazioni, i restauri sostanziali richiesti dall'uso diverso cui gli alberghi, per lungo periodo sono stati adibiti, è stata riconosciuta in Germania e in Francia dove molti grandi alberghi, liberati dai malati e feriti di guerra, sono già pronti, o si preparano a ricevere i nuovi clienti attesi per l'immediato dopo-guerra.

Una misura simile potrebbe essere adottata, con enorme vantaggio della industria alberghiera, anche nel nostro paese che non difetta di grandi edifici, e specialmente di ville disabitate, appartenenti a sudditi nemici, e meglio rispondenti allo scopo.

Nè questo sarebbe il solo provvedimento atto a liberare gli alberghi requisiti o ad impedire le requisizioni di quelli che non lo sono; giacchè potrebbe altresì seguirsi l'esempio dello Stato Maggiore americano che ha deciso in Francia la creazione di campi sanitari, mediante baraccamenti. La loro costruzione sarà curata in maniera che soddisfino a tutte le norme della igiene e della salubrità e il materiale che verrà impiegato darà altresì garanzia di lunga durata. Ciò che non sarà senza utilità: è infatti nei calcoli del T. C. F. di servirsi nel dopo-guerra, soprattutto per la visita dei campi di battaglia, oltrechè dei baraccamenti militari francesi, di questi più moderni e più pratici dell'esercito americano.

Nuovo decreto per gli alberghi.

Su proposta del Ministro per l'Industria, il Commercio e il Lavoro, on. Ciuffelli, è stato firmato un decreto luogotenenziale che coordina in unico testo, modificandole in parte, le disposizioni finora emanate a favore degli albergatori e dei proprietari di immobili adibiti ad uso di alberghi.

Le previsioni sulle quali si fondavano i provvedimenti adottati con D. L. 30 Giugno 1915, n. 888, non si sono verificate per la generalità degli alberghi, chè anzi non pochi di questi hanno realizzato e realizzano profitti non inferiori e talvolta superiori a quelli del tempo di pace. Perciò il nuovo decreto dispone che gli albergatori, per continuare a godere dei benefici loro concessi dal D. L. 30 Giugno 1915, in quanto già non siano irrevocabilmente acquisiti, debbono dichiarare ed eventualmente essere obbligati a dimostrare di aver sospeso l'esercizio dell'albergo o di proseguirlo con una rilevante diminuzione di introiti.

In favore dei proprietari degli immobili destinati ad uso di albergo sono state estese le disposizioni del D. L. 27 Agosto 1916, n. 1125, che autorizzano gli Istituti di Credito Fondiario a concedere proroghe al pagamento delle semestralità e rinviano la corresponsione della metà degli interessi dovuti per i mutui contratti con privati e con istituti diversi dai precedenti.

Il nuovo decreto dà infine facoltà ai prefetti di stabilire i prezzi massimi degli alloggi negli alberghi delle rispettive provincie quando lo reputino necessario, a fine di impedire che i conduttori di alberghi impongano alla clientela ingiustificati aumenti, prevalendosi di eccezionali circostanze.

Cose d'America.

Il Dipartimento Sanitario conduce, agli Stati Uniti, per mezzo di agenti speciali, una assidua crociata contro gli individui incivili che sputano sulle piattaforme dei trams, delle ferrovie, rendendoli passibili di multe o di carcere.

Dalla cronaca dei giornali nord-americani rileviamo che, recentemente, in due corti distrettuali, numerose multe da 1 a 3 dollari sono state inflitte ai contravventori i quali vennero inoltre debitamente ammoniti, che, in caso di recidiva, andranno a finire in carcere.

Nei momenti che corrono, la ricerca di nuovi proventi deve tormentare gli uomini di governo. Noi proponiamo al Ministro del Tesoro di istituire anche in Italia misure fiscali contro gli ineducati. Esse apporterebbero due immensi benefici: quello di procurare lauti benefici all'erario e di insegnare i principî elementari della vita in comune a quanti, in barba agli innumerevoli «si prega» ed «è vietato», continuano impunemente a infischiarsi delle più semplici norme d'igiene.

Per regolare la velocità degli autoveicoli.

In tutti i paesi si è cercato di porre un freno agli abusi di velocità con disposizioni penali, ma i risultati ottenuti sono stati scarsi. Non soltanto la legge civile si è mostrata in questo campo inefficace, ma la stessa disciplina militare non è riuscita ad imporsi ai conducenti.

Al principio della presente guerra si sperimentò in Francia che la velocità massima alla quale potevano muoversi i pezzi di artiglieria pesante era di 18 km. all'ora. In una corsa di prova di 300 km. su strada ordinaria, con una velocità oraria di 21 km., il cannone soffrì avarie tali da renderlo inservibile. Ordini severi furono allora impartiti per la riduzione della velocità ma senza risultato; la paura di punizioni non impedì ai conducenti di superare, magari per breve tempo, il massimo prescritto. Fu studiato, perciò, e messo in pratica, un *regolatore* che limita automaticamente la velocità.

Sembra ora, a quanto riferisce la rivista *Stadium*, che il medesimo procedimento sia per essere adottato da una Compagnia di taxis di New York. È da augurarsi che si giunga presto ad un apparecchio di facile e pratica applicazione: oltre la incolumità personale dei pedoni ne avvantaggerebbe la buona conservazione delle strade sottoposte a più rapido logorio dalle alte velocità dei veicoli pesanti.

Macellerie modello.

Esistono in America da qualche anno; hanno fatto ora la comparsa anche in Francia. La caratteristica dell'impianto consiste, secondo *Il Monitore Tecnico*, in ciò, che il frigorifero ha i suoi tubi di raffreddamento lungo tutti i banchi di vendita, così che le carni già tagliate a pezzi si trovano raccolte in lunghe bacheche a vetri, raffreddate.

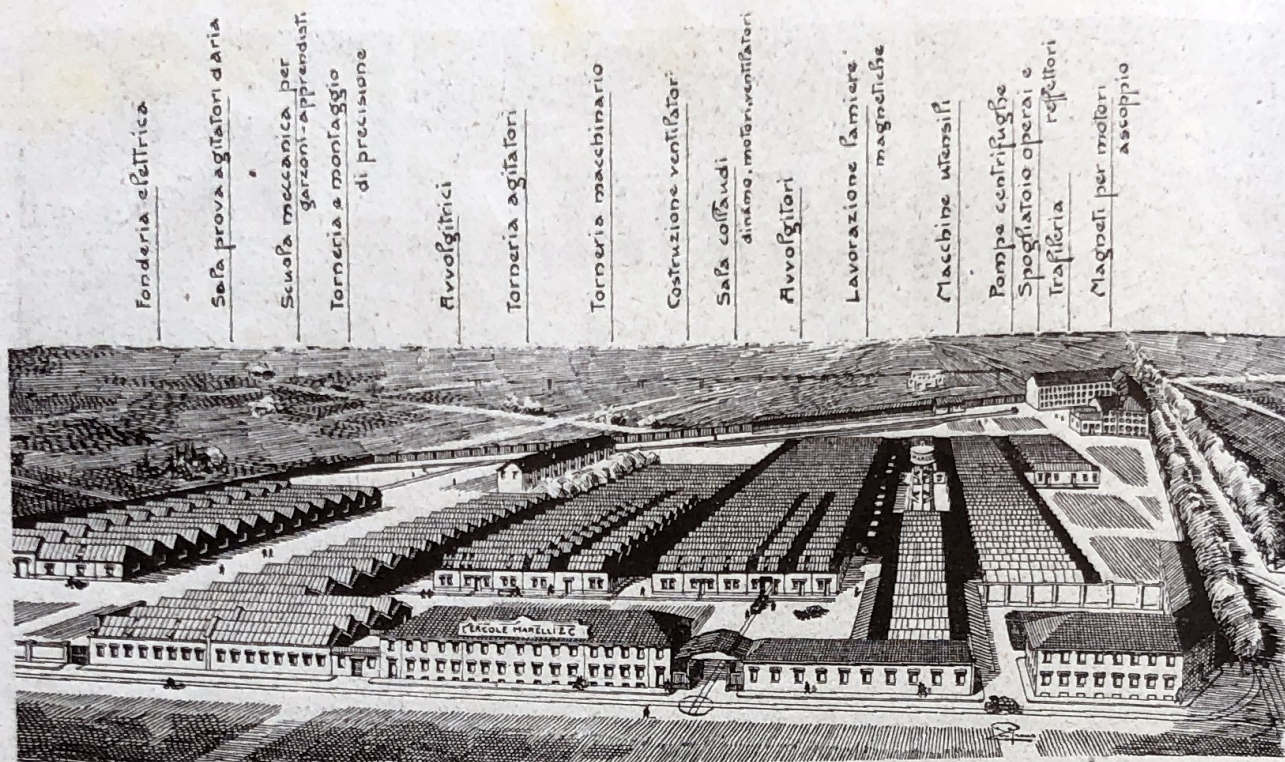
Il cliente non ha che a praticare la scelta visiva della merce che egli desidera, procedendo in seguito alla pesatura su bilancia a registrazione automatica. Le carni sono offerte non congelate ma raffreddate, col duplice vantaggio di una migliore conservazione e di una pulizia infinitamente maggiore.

Anche il problema delle mosche viene in tal guisa spontaneamente risoluto, perchè le mosche, a cagione del raffreddamento dei tubi, fuggono dalla vicinanza delle carni, alle quali del resto non potrebbero arrivare essendo esse contenute nelle bacheche.

Gli apparecchi di produzione del freddo sono collocati nel sottosuolo. Si tratta nel caso specifico di una energia tipo Fixaryad, ad ammoniaca, capace di 5000 frigorie circa.

Negli Stati Uniti, impianti di tal genere sono ormai numerosissimi, incontrando nel pubblico larga e simpatica accoglienza.

La linea aerea Woodrow Wilson.

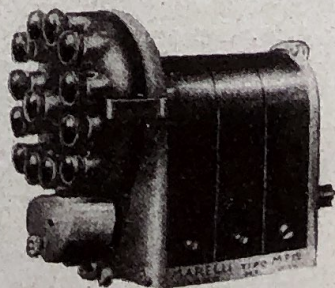
L'Aero Club d'America ha deciso, per ricordar l'opera data dal Presidente degli Stati Uniti all'incremento dell'aviazione, di intitolare a Woodrow Wilson la prima linea aerea nazionale, destinata a congiungere l'Atlantico al Pacifico. Stazioni terminali di tale linea saranno New York e San Francisco. Da essa si partiranno diramazioni per gli Stati del Nord e del Sud. Sono allo studio, per parte del Comitato delle carte aeronautiche e delle stazioni di atterramento coadiuvati dai principali organi governativi, commerciali e scientifici, i piani della futura linea. I rappresentanti di tali organi e comitati si riuniranno ad una conferenza che si terrà dal 16 al 26 febbraio durante la seconda Esposizione Aeronautica Panamericana.

VEDUTA GENERALE DEGLI STABILIMENTI ERCOLE MARELLI & C.

Felice soluzione di un arduo problema di guerra.

Nello sfogliare, giorni sono, un mio libretto tascabile di appunti del 1915 mi si affacciò improvvisamente un ricordo. Poche linee, tracciate rapidamente col lapis, sotto la data 29/5, mi fecero dare un balzo indietro nel tempo, e la memoria, questa fata del pensiero, mi restituì subitamente, in tutta la sua nitidezza e lucidità, il luogo, il momento, la persona con la quale avveniva la mia conversazione e la sua attitudine piena di gravità e di convinzione. E non potei a meno di sorridere.

Eravamo agli ultimi giorni di maggio dunque, di quel maggio storico in cui, per la volontà tenace incrollabile d'un popolo pienamente conscio dei propri doveri, l'Italia era finalmente venuta alla grande risoluzione, aveva scelto la sua via: quella dell'onore, della giustizia, della difesa della propria razza contro la prepotenza e la barbarie di altri popoli. Da pochi giorni l'Italia era in guerra ed il grande avvenimento, contrastato da alcuni poche settimane prima, dai più previsto e voluto, aveva gettato in ogni animo quel senso di ansietà e di irrequietudine che la gravità della nuova situazione ben giustificava.

Una nuova era si delineava, eppure si seguitava a vivere ed a pensare e giudicare coi vecchi criteri che solo la rapida esperienza delle vicende belliche si sarebbe incaricata di modificare. Per quanto l'adattabilità sia una delle prerogative più marcate della natura umana, pure un certo disorientamento, dinnanzi alla realtà della guerra, traspariva in tutto il nostro ambiente commerciale ed industriale ed i primi movimenti apparivano incerti, titubanti, non ancora in rapporto alle nuove circostanze create dagli avvenimenti. Periodo di transizione, breve, ma non dimenticato certo troppo presto d chi l'ha vissuto.

Sebbene la guerra europea avesse di già abituate le nostre industrie a difficoltà di rifornimenti e di acquisti, avesse già reso più faticoso e più greve il funzionamento del complicato meccanismo di alcune nostre produzioni, si era ben lungi ancora dal prevedere ed intuire le maggiori difficoltà che ci si dovevano poi presentare e che, con mirabile esempio di volontà e di lavoro, abbiamo saputo superare. Anzi gli inconvenien-

MAGNETE DEI NUOVI MOTORI A 12 CILINDRI, PER AEROPLANI.

AVVOLGITRICI DEI ROCCHETTI INDOTTI.

ti fino allora presentatisi erano così poca cosa che non mancavano coloro che vedevano falsamente in un'Italia neutrale, feconda di opere e di produzione per gli altri, il fortunato paese segnato dal destino per commerciare ed arricchirsi a spese dei belligeranti.

Erano, dunque, ancora i giorni in cui la mobilitazione spirituale delle nostre industrie non s'era compiuta. Io mi trovavo, il giorno della data del mio *notes*, con uno dei direttori d'una delle nostre maggiori società industriali. La nostra conversazione, in breve, s'aggirò sulla nuova situazione, che la rottura dei rapporti diplomatici con la Germania, nostro grande, troppo grande, centro di rifornimenti, provocava alle nostre industrie. Si venne così a parlare della gravissima condizione in cui si sarebbe presto trovata la nostra produzione automobilistica dinnanzi all'impossibilità di ricevere più oltre dei magneti. Il mio interlocutore, assai vincolato a quel ramo d'industria, ne era grandemente preoccupato. Sebbene egli fosse riuscito a provvedersi di una forte riserva di magneti Bosch, poco disposto però a rifornirsi di quelli di produzione nord americana, verso i quali mal celava una certa diffidenza, la sua conversazione lasciava trapelare una tale inquietudine per la futura mancanza di magneti che, quasi involontariamente, mi venne di chiedergli per quale motivo la sua stessa società non trattasse, magari con l'eventuale sussidio di altra ditta, di produrre in Italia quelli occorrenti ai nostri motori a scoppio. Ricordo anzi avergli soggiunto che, data la potenzialità degli stabilimenti da lui diretti, quella lavorazione avrebbe potuto servire, per i bisogni degli stessi, anche dopo la guerra.

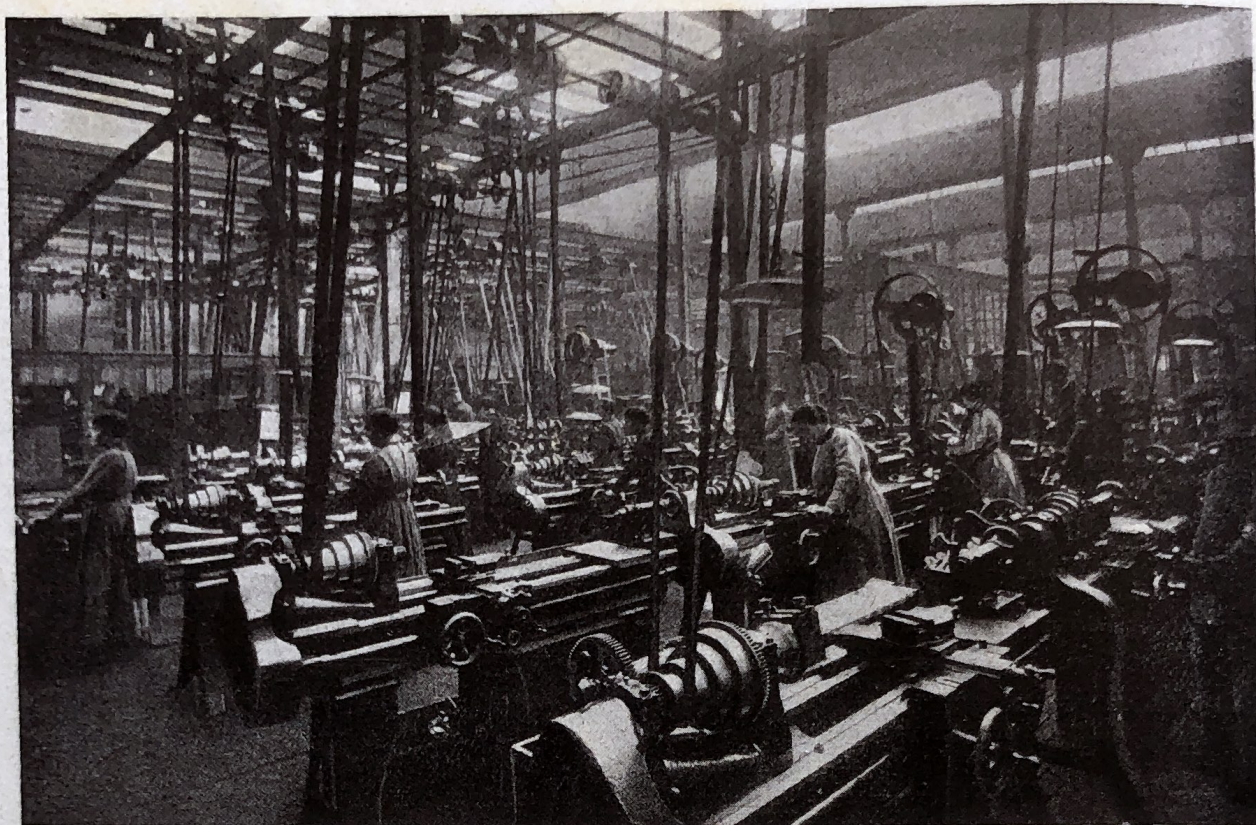
Al che egli mi rispose recisamente:

— « No, l'impianto di una simile industria presenterebbe ostacoli così gravi e richiederebbe un sì lungo periodo di tempo che reputo impossibile risolvere in tal modo il difficile problema ».

Devo, per la verità, premettere che in quei giorni nessuno immaginava che l'arma dell'aria fosse chiamata a svolgere una parte così attiva ed importante nelle operazioni di guerra, nè che questa dovesse protrarsi sì lungamente. Non era per ciò neppure presumibile un così abbondante e crescente consumo di magneti.

Il mio autorevole interlocutore, di fronte al mio gesto di meraviglia per la sua risposta, volle allora spiegarsi, soggiungendo:

— « Ella si sorprende della mia affermazione. Mi ascolti. Il magnete, vede, congegno noto a tutti mercè l'automobilismo e l'aviazione, è invece un meccanismo della più difficile costruzione. Non è propriamente una macchina, ma un vero insieme di macchine raggruppate in ristrettissimo volume. È un apparecchio di precisione di estrema delicatezza, la cui costruzione richiede un personale specializzato, esperto ed appositamente istruito. Basta riflettere che, nell'esiguo spazio di poco più di un decimetro cubo, abbiamo una macchina generatrice di corrente, un trasformatore, un condensatore, uno speciale interruttore ed un distributore, per comprendere come sia delicata la fabbricazione di un simile apparecchio e quali altre macchine, espressamente costruite, oltre ad uno speciale attrezzamento, esso richieda. A tutto ciò aggiunga che per certi dettagli di fabbricazione vi sono segreti che ogni ditta gelosamente custodisce. Queste le difficoltà principali di carattere tecnico, alle quali poi si unirebbero quelle di indole finanziaria imprescindibili. Ammesso di poter superare tutte le difficoltà tecniche, ammessa pure una lunga durata della guerra,

FRESATURA DEI COLLARI E DEGLI INGRANAGGI.

TORNITURA DEI NUCLEI MAGNETICI E LAVORAZIONE DELLE CALAMITE.

creda, che l'investimento degli ingenti capitali necessari per ottenere l'articolo desiderato non sarebbe affatto compensato, perchè non vi è dubbio che, una volta cessato il conflitto, il nostro consumatore vorrebbe ritornare al tipo che egli già conosce. Tale la mia assoluta convinzione ».

Dopo di che ci salutammo.

Ho voluto ricordare questa conversazione, nella quale troviamo sintetizzata l'opinione di un tecnico assai considerato, perchè essa, in quell'epoca, così vicina nel tempo eppure ormai così lontana nelle opere, rispecchiava quella della generalità dei nostri principali ingegneri meccanici ed elettrotecnici.

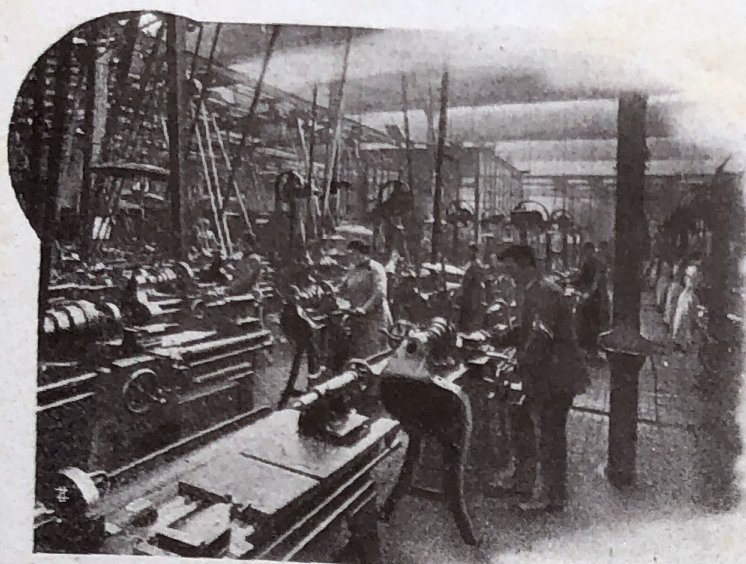
Da quel giorno quale immenso cammino abbiamo percorso!

Fu appunto la guerra con le sue imprescindibili esigenze, con le sue necessità imperiose che, poco a poco, andò trasformando tutta la vita industriale del paese, provocando, in pari tempo, una vera e propria rivoluzione nei concetti e nelle direttive generali.

Sebbene i primi passi siano stati lenti, stentati, quasi di assaggio, l'accelerazione del loro movimento andò acquistando in breve momento una intensità inaspettata, meravigliosa. Mano a mano che si procedeva nella via delle modificazioni e delle riforme, aumentando la varietà dei prodotti, sostituendo coi nostri quelli di anteriore importazione, creando noi stessi ciò che mai ci saremmo sognati, una nuova coscienza pure si andava formando nel campo del lavoro ed i primi miracoli della nostra attività servivano di stimolo a nuove audacie.

Sciolti i ceppi che ci avvincevano alle vecchie consuetudini, agli antichi sistemi, squarciata la rete di insidie ed ostacoli, fra le cui maglie l'arte sottile degli industriali, delle banche e della diplomazia dei nostri ex-alleati, aveva saputo avvolgerci, un soffio nuovo di indipendenza sollevava lo spirito dei nostri lavoratori. Si cominciava a respirare a pieni polmoni.

In questa prima fase appunto della nostra vertiginosa evoluzione industriale anche l'aviazione iniziò il proprio sviluppo, rivelandoci, nel contempo, le sue deficienze, palesandoci gli amari frutti di una politica decennale di esosità burocratiche e finanziarie che ne avevano impedito fino allora una vera e propria ascensione. Era necessario dunque per quest'arma così importante improvvisare tutto ed improvvisare fulmineamente. Pei motori la nostra industria automobilistica, assai sviluppata, ben poteva rapidamente supplire, ma pei magneti ben poco si poteva fare e persino sperare. Poche ditte da noi lavoravano in apparecchi elettrici di misurazione ed erano di già sopraccariche di lavoro; era quindi necessario, sia pure sfruttando queste ultime nel limite del possibile, organizzare una vera e propria industria. Vi fu un momento in cui i motori non difettavano: però la grande mancanza di magneti non ci permetteva di utilizzarli.

Fu allora che la nostra aviazione militare si rivolse ad una ditta prettamente italiana, ad una ditta che mai ammise nel proprio stabilimento alcun suddito straniero, affinchè compiesse il miracolo di creare il nuovo or-

TORNITURA DELLE BASI E DEI COPERCHI.

digno elettrico ormai indispensabile. E la ditta Ercole Marelli & C. di Milano, che da oltre vent'anni lottava per affermare in tutto il mondo la potenzialità del genio latino accoppiato ad una perfetta e sagace organizzazione, accettò, per amore di patria, il difficile incarico, che poi sapeva così splendidamente assolvere.

La conversazione più sopra riferita fa ampia fede di quale natura fossero le difficoltà da superare e quali i rischi finanziarî da affrontare. Pure la Ditta Marelli non si sgomentò e, conscia della propria potenzialità di mezzi, si accinse senza esitare alla nuova lavorazione ottenendo fin dall'inizio il più completo successo.

Il segreto di un simile risultato va ricercato, non soltanto nella sapiente organizzazione degli stabilimenti Marelli e nelle abilità tecniche dei suoi dirigenti, ma altresì nel suo sistema commerciale di esportazione mondiale.

La ditta Marelli ebbe sempre cura speciale di diffondere i proprî prodotti all'estero e fu essa una delle poche nostre Case che seppe imporre gli articoli dell'industria italiana, non solo nei principali centri di tutta l'Europa, ma altresì nelle più remote contrade di tutto il mondo. Soltanto questa ditta dunque, che ha sparse le sue succursali per ogni dove, poteva, senza rischio eccessivo, sobbarcarsi alla spesa della nuova lavorazione, che, per quanto affine, era pure così diversa da quelle usuali del suo stabilimento. Anche se la guerra fosse stata di corta durata, anche se i bisogni del nostro mercato si fossero d'un tratto ridotti a quantità insignificanti, la ditta Marelli avrebbe potuto, mediante le sue numerose filiali all'estero, sfogare la sua superproduzione di magneti e ricavare dall'esportazione il giusto compenso al sacrificio fatto. Non era perciò la visione del solo mercato italiano, ma la fede in una nuova affermazione di italianità all'estero quella che allettava i dirigenti dell'importante ditta nell'accettare il gravoso mandato.

È d'uopo però rilevare che, se l'organizzazione commerciale poteva assicurare lo smercio del nuovo congegno, era urgente innanzi tutto produrlo perfetto. Al che solo poteva provvedere la perizia dei tecnici, la disciplina e volonterosità delle maestranze, la compatta fusione dei singoli sforzi di tante diverse unità che, nell'ideale di un comune trionfo, avrebbero indubbiamente saputo far convergere al fine voluto ogni individuale fatica. Chi era riuscito a creare in Italia una industria che, oltre le frontiere, si imponeva alla concorrenza tedesca e nord-americana, sapeva che poteva fare affidamento sicuro su tutto il proprio personale tecnico ed amministrativo, sapeva che poteva accingersi con serenità d'animo all'ardua impresa. Si provvide alla deficienza delle macchine-utensili indispensabili, costruendole nello stesso stabilimento, su proprî disegni accuratamente studiati ed ideati, si istruirono gli operai, si semplificò fino al massimo possibile il metodo di lavorazione e si raggiunse rapidamente quel grado anelato di perfetta costruzione che permise alla ditta Marelli di fornire, in breve volgere di tempo, migliaia e migliaia di magneti alla nostra aviazione.

Un ingegnere della ditta, mentre mi faceva seguire, in una mia visita allo stabilimento, le fasi successive della lavorazione, mi spiegava come il segreto della perfetta riuscita dei magneti stia più che tutto nella cura, nella pratica e diligenza dell'operaio, poichè ogni più lieve errore, specie negli avvolgimenti e nel montaggio, riesce sempre, prima o poi, di gravissimo danno.

Sono donne in massima parte adibite alle delicatissime mansioni di questa lavorazio-

MONTAGGIO IN SERIE DEI MAGNETI E PROVA MECCANICA.

ne, donne che non devono mai abbandonare la più scrupolosa attenzione al loro pur semplice ufficio. Le vediamo nel riparto delle bobinatrici intente al loro vigile lavoro, mentre seguiamo con l'occhio, che dura fatica a ritrovarlo, lungo il suo percorso nei successivi rinvii, il tenuissimo filo, quasi invisibile, eppure smaltato a forte isolamento, che viene accuratamente avvolto in strati successivi. Ogni strato deve avere un determinato numero di spire, controllate automaticamente dalla macchina, dovendo l'operaia soltanto seguire lo spostamento della lancetta indicatrice. Gli strati sono alla loro volta isolati fra loro da speciali tele isolanti di diversa natura a seconda dello strato avvolto ed altra lancetta serve di guida all'operaia. Si tratta di tele tenuissime dello spessore di alcuni centesimi di millimetro che pure resistono a tensioni fortissime di migliaia di Volts.

PROVA ELETTRICA E COLLAUDI DELLA DIREZIONE TECNICA DELL'AVIAZIONE MILITARE.

Le vediamo poi nel riparto dei condensatori, formati questi da sottilissime foglie di stagno, isolate fra loro da strati di mica. Ogni foglia di mica è calibrata e qui le operaie, munite di calibri Palmer, preparano queste sottilissime foglie di isolanti, mentre altre allestiscono i condensatori, alternando la foglia isolante a quella di metallo, i cui strati sono controllati da altro congegno automatico.

L'impianto improvvisato della nuova industria non permise ottenere finora il limite di produzione desiderato, ma la Ditta Marelli già sta provvedendo con la costruzione di un apposito fabbricato a nuove e più ampie installazioni, che le assicureranno una lavorazione mensile di oltre 5000 magneti.

La difficoltà maggiore di questa industria consiste appunto qui. Produrre in serie ed in grande quantità un apparecchio di precisione che consta di più che 300 pezzi, considerato anche come uno il condensatore che è formato, come già detto, di circa 500 strati alternati di foglioline di stagno e di mica.

Fra la svariatissima produzione di materiale elettrico della ditta Marelli: motori elettrici di ogni genere, dalle minime potenze di un centesimo di cavallo a quelle di 1000 Kilowatts, trasformatori di ogni potenza e voltaggio, elettropompe centrifughe di svariatissime dimensioni e tipi, ventilatori industriali, ho voluto qui citare questa specialissima lavorazione dei magneti per le grandi difficoltà in parte già felicemente superate, che essa presentava, nonchè per le condizioni di tempo, di ambiente e di mano d'opera in cui tale industria s'è creata.

Il risultato ottenuto induce a qualche riflessione.

A tutti coloro che troppo facilmente si indugiano nell'ammirazione di ogni lavorazione estera, a tutti coloro che, con incosciente leggerezza, stimano soltanto degno di considerazione ciò che porta un nome straniero, a coloro, infine, e pur troppo non sono pochi, che, ad onta dei miracoli compiuti dalla nostra industria, ancora rimpiangono «i bei tempi» in cui si poteva ricevere ogni cosa dalla loro non dimenticata Germania, valga e serva di insegnamento e sia oggetto di meditazione il sorprendente nuovo trionfo degli Stabilimenti di Sesto San Giovanni della italianissima ditta Ercole Marelli & C. di Milano.

G. RADAELLI.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

FABBRICA ITALIANA ATTREZZI VITI

VIA PLINIO N. 20 - **MILANO** - Telefono interc. 20-558

- VITI - DADI - BULLONI - PEZZI SAGOMATI DI PRECISIONE DI QUALUNQUE FORMA E METALLO -

SPECIALITÀ PER MOTORI D'AVIAZIONE, AEROPLANI, BICICLETTE, AUTOMOBILI

Esecuzione di qualsiasi pezzo dietro disegno o campione

"L'istruzione dà ai popoli ricchezza, forza, indipendenza„. - "L'uomo tanto vale quanto sa„.

LA "SCUOLA PER CORRISPONDENZA„

inviatemi, correzioni, lezioni dettate da noti professori specialisti. - Per Corsi da Perito *Elettrotecnico, Meccanico, Costruttore*, Conduttore macchine elettriche, Telegrafista, Telefonista, Preparatori matematica inferiore e superiore, Corsi separati ecc. - Chiedere programmi: **Corso Valentino, 40 - TORINO.**

Equipaggiamento Confezioni Impermeabili

PER MILITARI

UNIFORMI - CAPPOTTI - MANTELLI e MANTELLINE - LODEN - MANTELLINE - GOMMATE - ASSORTIMENTO IN MAGLIERIA PER MONTAGNA.

SACCHI ALPINI

SACCHI A LETTO

in pelo ed in tessuti impermeabili

Fascia "La Vittoria„ a maglia elastica, la preferita.

Fascia "l'Alpina„ In tessuto loden, la più resistente :: ::

Ricco e variato assortimento

RAMPONI PER GHIACCIO - PICOZZE LETTI DA CAMPO - RACCHETTE PER NEVE - CAPPOTTI FODERATI IN PELLICCIA - ARTICOLI DI ALLUMINIO. :: ::

SKI e articoli inerenti

Casa specializzata **L. SUARDI**

MILANO - Via Dante, 7

Fra le più importanti e colossali fabbriche di biciclette e motociclette dell'Europa primeggia indiscutibilmente la

BIANCHI

dalle cui officine escono annualmente

oltre **45.000** biciclette

„ **2.500** motociclette

Le macchine BIANCHI sono montate con gomme **PIRELLI**

Proteggendo e preferendo l'industria nazionale fate onore al vostro paese.

Soc. An. **EDOARDO BIANCHI** - Viale Abruzzi, 16 - MILANO

Limnigrafo
(Misuratore livello acque)

APPARECCHI ED ISTRUMENTI DI PRECISIONE

per le Scienze e le Industrie & **MACCHINE** per la loro costruzione.

ISTRUMENTI PER LA NAVIGAZIONE AEREA: Altimetri - Barografi - Anemometri - Bussole semplici e luminose - Pompe ad elica, ecc. — **APPARECCHI DI FISIOLOGIA:** Sfigmocardiografi - Pneumografi - Poligrafi e registratori clinici - Impianti per elettrocardiografia - Manometri - Spirometri - Ergografi, ecc. **ISTRUMENTI SCIENTIFICI:** Limnigrafi (registratori del livello delle acque) - Termografi - Igrometri - Micrometri. ecc. — **APPARECCHI TELEFONICI E TELEGRAFICI** e loro pezzi distaccati. — **MACCHINE ED UTENSILI DI PRECISIONE.**

Cataloghi gratis

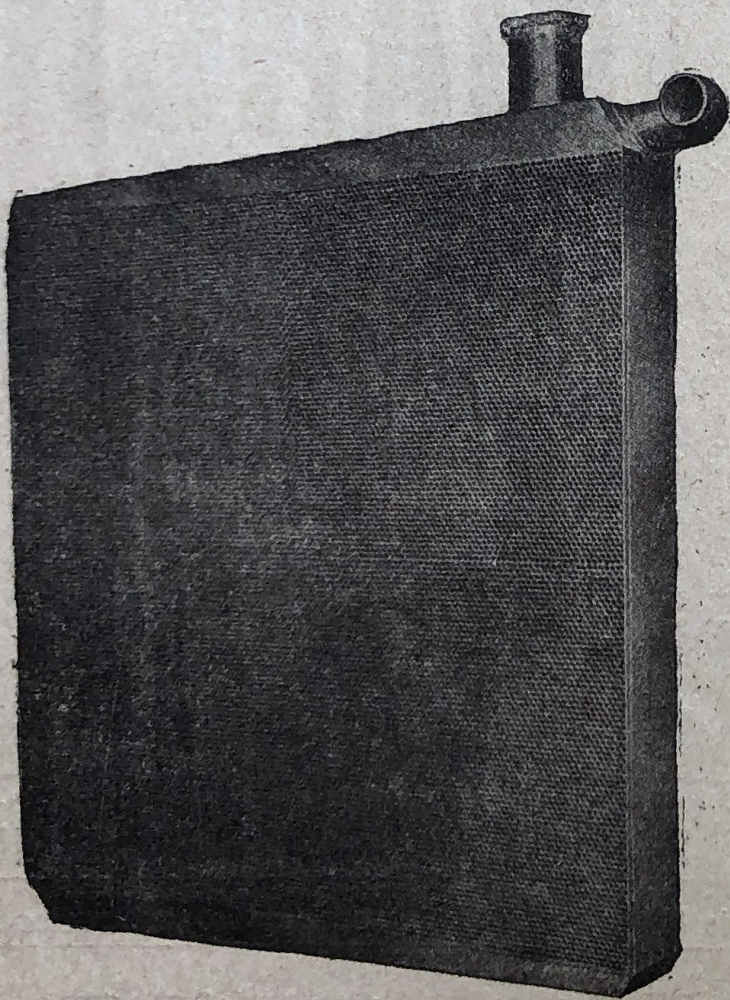
DITTA **M. FABRY** - Telegr: FABRYAUTO - Telef: 81-47 - TORINO - Corso Sommeiller 25

TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

ANONIMA - SEDE, DIREZIONE, OFFICINE: **VOLTRI**

TUBI OTTONE, RAME E ACCIAIO TRAFILATI A FREDDO ::: TUBI FERRO RICOPERTI DI OTTONE, TONDI E QUADRI ::: TUBI FERRO AVVICINATI ::: GETTI IN BRONZO E IN OTTONE ::: IMPIANTI COMPLETI DI TUBAZIONI DI BORDO PER PIROSCAFI.

SPECIALITÀ:

Tubi ottone e rame extrasottili spessore da 1/10 di mm. e più.
Tubi acciaio extrasottili per aeroplani, dirigibili, biciclette.
Tubi ottone e rame capillari foro diametro da 1 mm. e più.

Radiatori a nido d'ape
per aeroplani
dirigibili
automobili

(a tubi tondi trafilati senza saldatura, campanati).

MASSIMO POTERE RADIANTE
GRANDE LEGGEREZZA
PERFETTA TENUTA D'ACQUA

GIÀ ADOTTATI PER GLI AEROPLANI

S. V. A. - F. B. A. - P. I. E.

PREVENTIVI E CAMPIONI
A RICHIESTA

AGENTI GENERALI DI VENDITA:

F.LLI PROVENZALE & C. - GENOVA - Via Maragliano, 2
TORINO - Piazza Cavour, 2

GENOVA
Salita S. Caterina, 10 R.

E. PASTEUR & C.

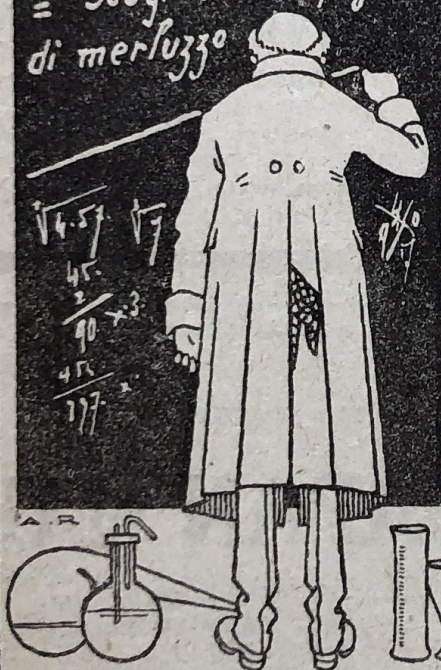
GENOVA
Salita S. Caterina, 10 R.

FABBRICA NAZIONALE DI ARTICOLI PER FOOT-BALL ED ALTRI SPORTS

PREGASI RICHIEDERE CATALOGO INDICANDO QUESTA RIVISTA.

Foot-Ball
Tennis
Alpinismo
Box
Ginnastica
Abbigliamenti Sportivi

Divisa Completa Equipaggiamento per il Corpo Nazionale dei GIOVANI ESPLORATORI ITALIANI e della ASSOCIAZIONE SCOUTISTICA CATTOLICA ITALIANA.

E' DIMOSTRATO

DALL' ANALISI CHIMICA CHE

L'ASCOLÉINE RIVIER

PRINCIPIO ATTIVO DELL'
OLIO DI FEGATO DI MERLUZZO
(COMUNICAZIONE ALL' ACCADEMIA DI MEDICINA DI PARIGI.)

CONTIENE ESATTAMENTE

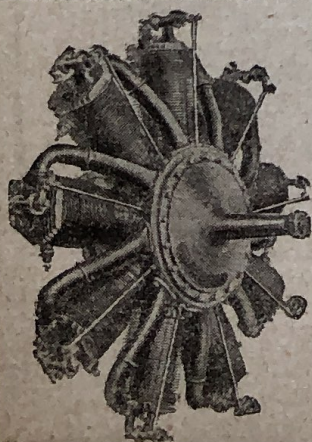
100 VOLTE PIÙ

di principi attivi del miglior olio di fegato di merluzzo consigliato ai malati per combattere e guarire:

IL LINFATISMO. LA SCROFOLA. IL RACHITISMO. LE GLANDOLE. L'ANEMIA. LE AFFEZIONI CONSUNTIVE. LA COXALGIA. LE BRONCHITI CRONICHE. LA PLEURITE.

FLACONE £ 6.50 OLIO O COMPRESSE (BOLLO in PIÙ)

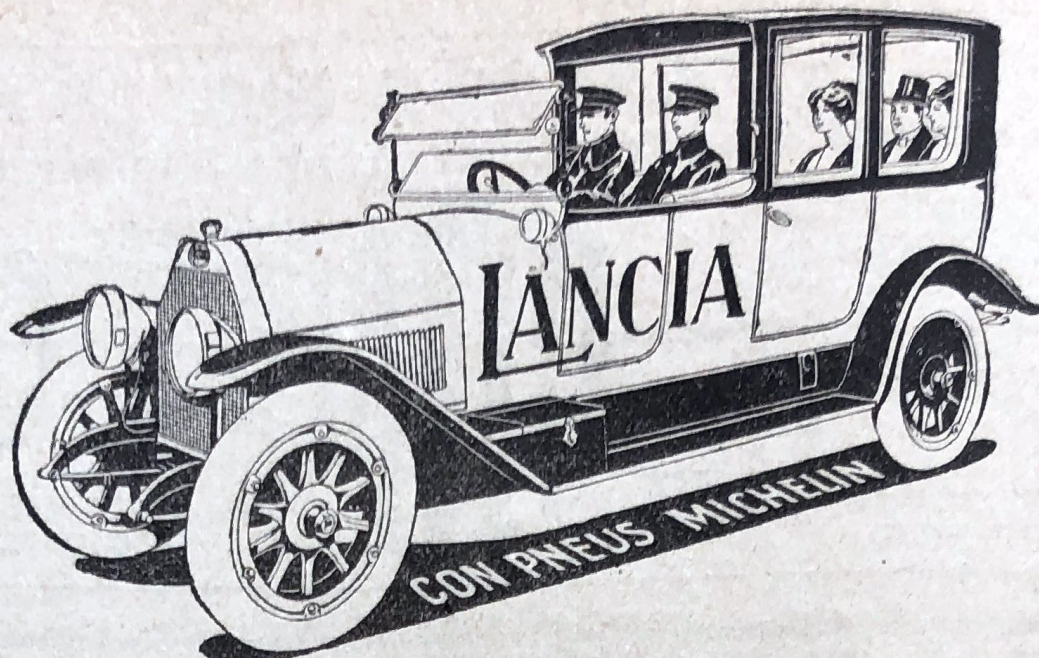
ESIGETELA DAL VOSTRO FARMACISTA CHE PUÒ PROCURARSELA PRESSO TUTTI I GROSSISTI DEL REGNO E PRESSO:

DEL SAZ & FILIPPINI. AGENTI PER L'ITALIA. VIALE BIANCA MARIA 23. MILANO

SOCIETÀ ITALIANA MOTORI GNOME E RHONE

73, Strada Veneria — **MADONNA DI CAMPAGNA**

MOTORE LE RHONE

record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916

coll'aviatore **VITTORIO LOUVET**

LANDAULET LIMOUSINE (chiuso)

25/35 HP è la sola automobile moderna che da tre anni si costruisce in Europa in serie completa di: Messa in moto elettrica con comando a pedale. - Illuminazione elettrica con dinamo e accumulatori. - Comando brevettato della luce e della sirena elettrica sul volano di guida. - Sterzo spostabile a tre inclinazioni. - Contachilometri con indicatore di velocità. - Misuratore di benzina. - Sirena elettrica. - Fari, fanali elettrici e fanalino ai manometri. - Frizione a secco. - Nuovo comando brevettato del freno a pedale. Dispositivo speciale per la carica degli accumulatori anche quando la vettura marcia a passo d'uomo.

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO VIA MONGINEVRO, 99

MILANO - PIAZZA CASTELLO, 6
Tel. 41-24.

ROMA - PIAZZA VENEZIA
Tel. 35-00.

GENOVA - VIA CORSICA, 1A
Tel. 15-89.

TORINO - VIA S. QUINTINO, 28
Tel. 41-05.

FIRENZE - VIALE P. UMBERTO, 33
Tel. 31-99.

BOLOGNA - VIA D'AZEGLIO, 35
Tel. 17-28.

SOCIETÀ PER COSTRUZIONI MECCANICHE

GIORGIO MANGIAPAN & C.i

VIA SCHIAPPARELLI, 8
Telefono 60-372

MILANO

VIA COPERNICO, 32
Telefono 60-345

AUTOCARRI
PER PORTATA UTILE DA 40 A 140 QUINTALI.

TRATTRICI
PER TRAINO UTILE FINO A 300 QUINTALI.

RIMORCHI
A STERZO DEMOLTIPLICATO PER AUTOCARRI.

RIMORCHI
A STERZO DEMOLTIPLICATO PER TRATTRICI E PER LA FORMAZIONE DI TRENI STRADALI.

OFFICINE MECCANICHE
G. BOLOGNA & C.
Società Anonima
Capitale L. 2.000.000 interamente versato
Sede Centrale: **MILANO** - Via Bernina, 35

OFFICINE DI **VIA BERNINA, 35** - *Telef. 60-286 e 60-311*
Bulloneria greggia - Stampatura, Fucinatura, Imbottitura ferro e acciaio. Ferramenta per veicoli, arsenali, ecc. - Materiali minuti per ferrovie e tramvie - Pali, mensole, portaisolatori per impianti elettrici - Bombole per gas compressi.
OFFICINE DI **VIA MURATORI, 39** - *Telefono 50-011*
Bulloneria lavorata - Trafileria - Viteria - in ferro, acciaio e altri metalli.

GENOVA
GRAND HÔTEL ISOTTA
VIA ROMA - Telef. 55
Direttore ADOLFO GALLO

RIMESSO COMPLETAMENTE A NUOVO CON TUTTO IL COMFORT MODERNO - TELEFONO IN TUTTE LE CAMERE - TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI TURISTI E VIAGGIATORI DI COMMERCIO - FACILITAZIONI PER FAMIGLIE - GRANDI SALONI PER ESPOSIZIONI

VINI
SPUMANTI
CINZANO
VERMOUTH

Una sorpresa al ritorno !
"Come! Una nuova automobile?„ "No „ "Riverniciata allora „? "Nemmeno, John; ma unicamente pulita da me stessa con il Johnson Cleaner e ripassata poi con la Jonhson's Prepared Wax.„ ... ...
JOHNSON'S CLEANER
(Pulitore Johnson)
Agisce magicamente sulle carrozzerie sporche, macchiate di grasso. Toglie completamente ogni macchia, incrostamenti, scolorazioni, schiuma, olio fangoso, catrame e grasso. Anche le vecchie macchie di fango, quelle graffiature sulla superficie, che voi ritenete di carattere permanente, spariranno sotto l'effetto del pulitore Johnson. Non intacca in nessun modo le vernici più fine, ma le rende unicamente pulite e lucide. Ciò per merito della
JOHNSON'S PREPARED WAX
(CERA PREPARATA JOHNSON)
La brillante lucentezza, bellezza del colore e tutte le qualità che voi ammirate sugli oggetti puliti, sono ravvisate coll'uso della Johnson's Prepared Wax. Essa conferisce alla superficie durezza, la rende liscia come un vetro e riflettente al pari di uno specchio, tanto dura e secca che la polvere non vi aderisce. Un pulitore a prova di polvere. La Cera preparata Johnson ripara dalle ammaccature e dalle intaccature ed è impermeabile. Essa assicura la trasparenza visiva dal parabrise. Non diventa molle e vischiosa col tempo umido, ed è un ottimo pulitore per imbottiture di pelle. Oltre che dare bella apparenza all'automobile ne conserva per un maggior numero di anni la finitezza.
La Johnson's Prepared Wax è ora messa in commercio liquida e solida. Alcuni preferiscono la liquida perchè è d'applicazione più facile e pulisce con una leggera strofinatura.
Chiedere il nostro Opuscolo "Keeping your Car Young„ che si spedisce a rishiesta.
S. C. JOHNSON & SON
Dep. "00„ 244 High Hoborn, Londra W. C. I. - Inghilterra.
JOHNSON'S
AUTOMOBILE SIZE 5 OZ NET
PREPARED WAX
CLEANS AND POLISHES
AUTOMOBILES
WOODWORK
LINOLEUM
FINE FURNITURE FLOORS
JOHNSON'S
CLEANER
For Cleaning Floors, Woodwork, Furniture, White Enamel, Metals
DIRECTIONS
S. C. JOHNSON & SON, Racine, Wis.

FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

FRATELLI SPIERER - Roma

Fabbrica - Viale Manzoni, 28 - Telef. 68-78
Sede Amministrativa - Via Po, 12 - „ 71 56

Telegrammi: "PILA„

PILE

A SECCO E A LIQUIDO

PER QUALUNQUE APPLICAZIONE

....

FORNITORI DELLO STATO E DELLE PIÙ IMPORTANTI SOCIETÀ ELETTRICHE

....

FABBRICA PIÙ VOLTE PREMIATA

Gratis Listini a richiesta

Batterie per Lampadine tascabili - Lanterne ed applicazioni diverse

TIPI NORMALI

Tipo	mm.	Volt
STELLA	80 x 35 x 90	3,0
LUNA	80 x 35 x 100	4,5
DRAGO	62 x 21 x 64	4,5
LIBIA	62 x 21 x 64	3,0
LIBIETTA	42 x 21 x 64	3,0
DRAGHETTO	48 x 16 x 56	4,5
DRAGHETTINO	34 x 16 x 56	3,0

INDUSTRIA GALVANICA

BOSA DAGASSO & C.

PRODOTTI E IMPIANTI PER GALVANOSTEGIA - ELETTROLISI GALVANOPLASTICA - ELETTRO-CHIMICA - VERNICIATURA E PULITURA METALLI.

IMPIANTI VERNICIATURA A SPRUZZO

LABORATORIO CHIMICO CON STAZIONE D'ESPERIMENTO PER TUTTI I LAVORI GALVANICI METALLOCROMIA CHIMICA E GALVANICA

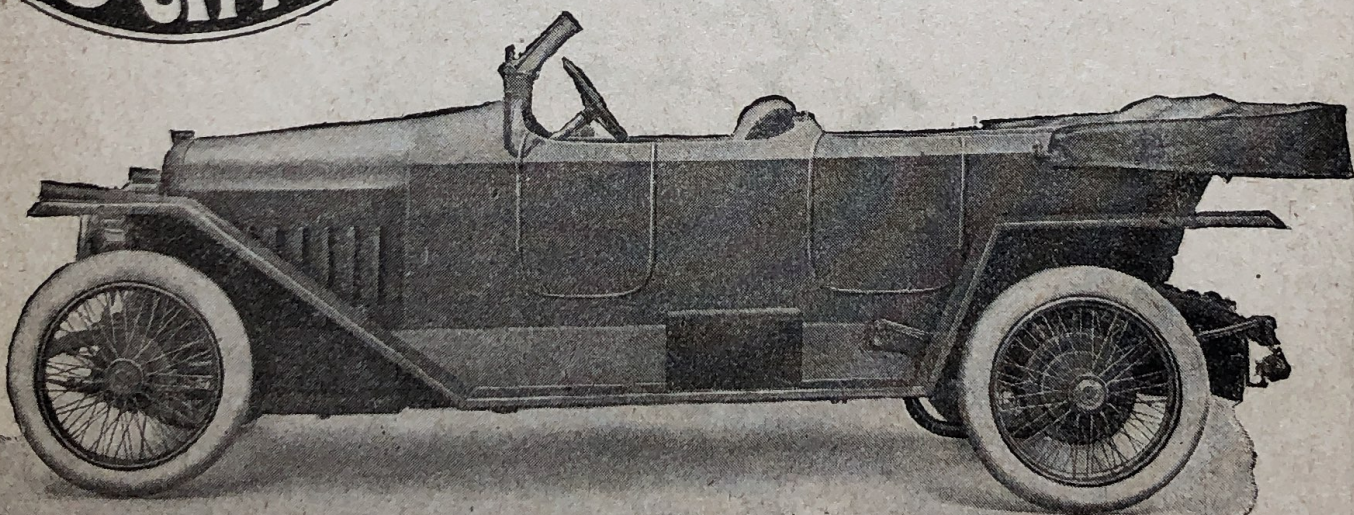
RAPPRESENTANTI DELLA CASA
CAPLAIN SAINT-ANDRÉ & FILS DI PARIGI
PER PLATINO E ARTICOLI DI PLATINO

MILANO

CORSO VERCELLI, 18 - TELEF. 40-263

Cercansi Rappresentanti per le Americhe.

SCAT

SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO

Vettura SCAT con carrozzeria torpedo su chassis Scat tipo 1917 - da 18 HP

La SCAT ha stabilito per il 1918 i due tipi più convenienti per vetture da turismo: 12 HP, 25 HP. :: :: Veicoli da 2 tonnellate.

TORINO Officine: Corso Francia n. 142.
Riparto vendita: Via Madama Cristina, 66 — Telefono 2453

PNEUMATICI

PER

AUTO · MOTO · AREO · VELO

GOMME

PIENE

Automobilisti, Motociclisti, Ciclisti!

LA

SOCIETÀ ANON. ITALIANA di ASSICURAZIONE contro gli INFORTUNI

Sede in MILANO, Piazza Cordusio, 2 - *Tel. 10-34, 12-420, 11-45* - Capitale L. 5.000.000 vers. L. 2.000.000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1915 L. 30.000.000

Rappresentata in tutto il Regno dagli Agenti delle ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

è particolarmente raccomandata dal T. C. I.
col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ:
circa L. 67.000.000

Gaz in ogni luogo

con apparecchi a petrolio od a benzina brevetti Talmone.

*Impianti per Ospedali, Gabinetti di chimica, per lavorazione della gomma e della latta e per qualsiasi altra industria richiedente calore **intermittente.***

Fornelli isolati

ed in serie. Utili ai privati ed a ogni industria e professione.

Eliminazione dei pericoli di scoppio. - Massima economia nel consumo.

Lampadine tascabili

per fare saldature e per accendere i fornelli a petrolio in sostituzione dello spirito.

Referenze a richiesta. - Scrivere a:

ENRICO TALMONE - *25, Corso Francia* - **TORINO**

Acqua minerale litinica
Alcalina
Antiurica
Anticatarrale

INSUPERABILE PER COMBATTERE:

La DIATESI URICA: gotta, renella, calcoli renali, vescicali, epatici;

I CATARRI vescicali, gastrici, intestinali;

Gli INGORGHI ed INGRANDIMENTI epatici consecutivi a disturbi digestivi, processi infiammatori, malaria ed alcoolismo;

Il DIABETE, la POLISARCIA, le ALTERAZIONI RENALI e le ALBUMINURIE uricemiche;

Le ALTERAZIONI della PELLE di natura uricemica.

BIBITA ECCELLENTE, TEMPERANTE, APERITIVA, IGIENICA

Stazione Balnearia e Climatica
Celebre in tutto il mondo

Stagione da Maggio a Ottobre

GRANDIOSI ALBERGHI, PARCO, PASSEGGIATE COPERTE, CASINO, TEATRO, CONCERTI, 3 CAMPI DI LAWN TENNIS, SERVIZIO TELEFONICO TELEGRAFICO APERTO TUTTA LA NOTTE, SERVIZIO TELEGRAMMI DELL'AGENZIA STEFANI

L'elegante guida illustrata di S. Pellegrino viene spedita gratis dietro richiesta alla Direzione della Società Anonima delle Terme di S. Pellegrino (Bergamo).

Banca Commerciale Italiana

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale Sociale L. 150.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordin. L. 31.200.000 - Fondo di riserva straord. L. 28.500.000

Direzione Centrale in Milano

Filiali: **LONDRA, NEW YORK,** ACIREALE, ALESSANDRIA, ANCONA, BARI, BERGAMO, BIELLA, BOLOGNA, BRESCIA, BUSTO ARSIZIO, CAGLIARI, CALTANISSETTA, CANELLI, CARRARA, CATANIA, COMO, FERRARA, FIRENZE, GENOVA, IVREA, LECCE, LECCO, LIVORNO, LUCCA, MESSINA, MILANO, NAPOLI, NOVARA, ONEGLIA, PADOVA, PALERMO, PARMA, PERUGIA, PESCARA, PIACENZA, PISA, PRATO, REGGIO EMILIA, ROMA, SALERNO, SALUZZO, SAMPIERDARENA, SASSARI, SAVONA, SCHIO, SESTRI PONENTE, SIRACUSA, TARANTO, TERMINI IMERESE, TORINO, TRAPANI, UDINE, VENEZIA, VICENZA.

LONDRA - 1, Old Broad Street — NEW YORK - 155 Broadway

OPERAZIONI E SERVIZI DELLA BANCA

DI SPECIALE INTERESSE PEL TURISTA.

La Banca rilascia lettere di credito su tutte le piazze d'Italia e dell'Estero, fornendo il Turista, oltre al più comodo servizio di cassa, accoglienza ospitale ed informazioni di carattere generale, per mezzo delle sue numerose filiali, e case corrispondenti. Emette chéques su tutte le piazze Italiane e dell'Estero.

ALTRE OPERAZIONI DELLA BANCA.

La Banca riceve versamenti in conto corrente.
Emette libretti a risparmio, libretti a piccolo risparmio e libretti vincolati — Rilascia buoni fruttiferi.
Gli interessi di tutte le categorie di deposito sono netti da ritenuta per imposte e capitalizzabili al 30 giugno e al 31 dicembre di ogni anno.
S'incarica gratuitamente del pagamento delle imposte e di tasse per conto della clientela.
Acquista e vende divise estere.
Sconta effetti sull'Italia e cura l'incasso di effetti cambiari nonchè di cedole maturate su titoli, pagabili in Italia e all'Estero.
Fa anticipazioni e riporti sopra titoli garantiti dallo Stato e sopra valori industriali.
S'incarica dell'acquisto e della vendita di valori pubblici sia Italiani che Esteri.
Apre crediti liberi e documentati.
Riceve valori in deposito a semplice custodia e in amministrazione.
Fa operazioni su sete, quali: anticipazioni in conto corrente, sconto di warrants e sovvenzioni sopra spedizioni all'Estero.
Fa ogni altra operazione di Banca.
CASSETTE DI SICUREZZA, in locazione presso le principali Sedi e Succursali dell'Istituto. — Impianti dei più moderni e perfezionati.

AUTOMOBILI

Torpedo leggero
$ 750
franco in Fabbrica

Illuminazione elettrica
Avviamento elettrico.

Un nuovo perfezionamento ed il suo vantaggio per voi.

Effettivamente ogni specie e tipo di automobile è rappresentato nel gruppo dei modelli OVERLAND.

Questo è un nuovo perfezionamento nell'industria automobilistica.

La sua realizzazione fu naturalmente graduale, implicando l'accumulazione di grandi mezzi, di grandi forze, di un'enorme quantità di materiale e l'addestramento di un'immensa organizzazione.

Questa fu la mira e lo scopo precipuo dell'OVERLAND.

Il suo programma iniziale fu di fabbricare in quantità automobili di qualità.

Fece uno studio perseverante per far godere ai compratori delle sue automobili le economie e i vantaggi di una grande produzione.

Finora questo programma andò soltanto a beneficio di talune categorie di acquirenti. Presentemente havvi una automobile di qualità per ogni categoria di compratori.

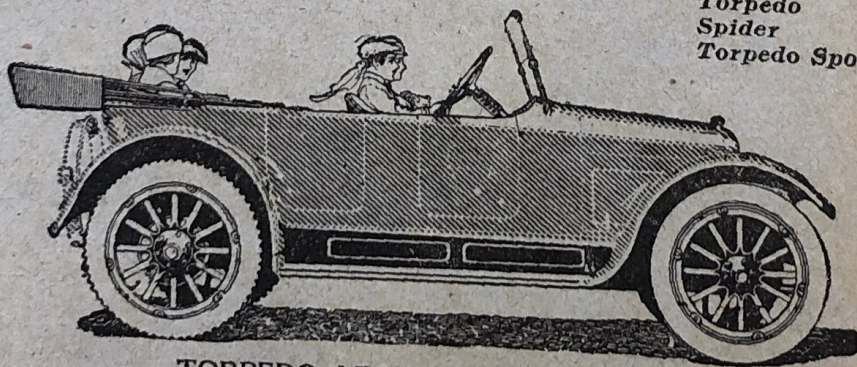
Qualsiasi acquirente di automobili OVERLAND, qualunque sia il modello scelto, realizza una vera economia accordando loro la preferenza.

Esaminate e provate per le prime le vetture OVERLAND.

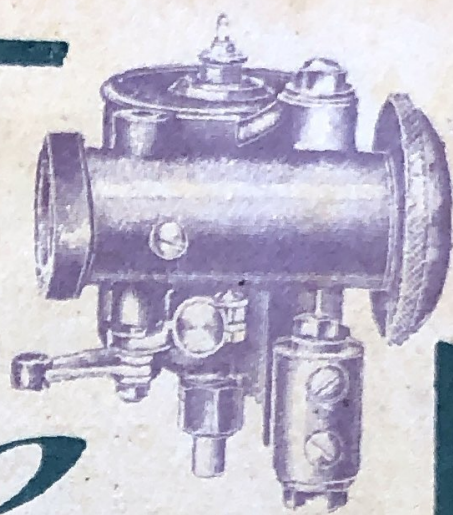
I modelli OVERLAND comprendono:

OVERLAND GRANDE A 4 CILINDRI
Torpedo

OVERLAND LEGGERA A 4 CILINDRI
Torpedo
Spider
Torpedo Sport

Cataloghi a richiesta.

TORPEDO LEGGERO A 4 CILINDRI

Distributori per l'Italia e Colonie
LANGE & C. - TORINO
VIA JUVARA, 16

The Willys-Overland Company, Toledo, Ohio
U. S. A.

CARBURATORE

per i vantaggi che esso offre alle migliaia di veicoli che percorrono le strade della fronte.

SOCIETÀ ANONIMA CARBURATORE "ZENITH,, - TORINO
VIA NIZZA, 35 bis
AGENZIA COMMERCIALE G. CORBETTA
MILANO - Via Durini, 24 - Telefono 43-84 - Telegrammi: CORBETAUTO

FANALI ELETTRICI PER CICLI, MOTO, ECC.
LANTERNE e LAMPADINE ELETTRICHE PORTATILI e TASCABILI
PER ALPINISTI, TURISTI, ECC.
TUTTI CON

ACCUMULATORI TUDOR

della **SOCIETA' GENERALE ITALIANA ACCUMULATORI ELETTRICI**

CASELLA POSTALE 1178
TELEFONI: 35-55 e 20-173

MILANO ::
VIA S. GREGORIO, 33

Listini gratis a richiesta.